TODAS LAS CLAVES PARA COMPLETAR EL JUEGO AL 100% (y II)





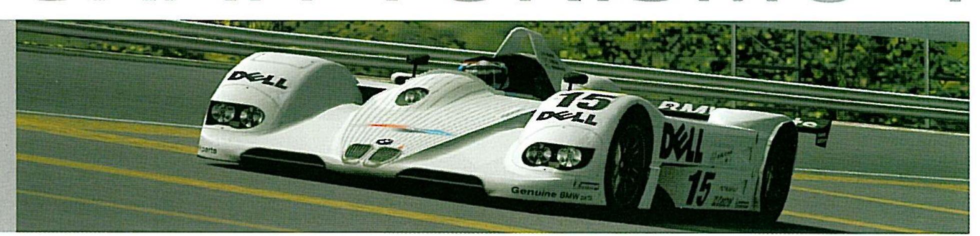


GRAN TURISMO 4
THE REAL DRIVING SIMULATOR

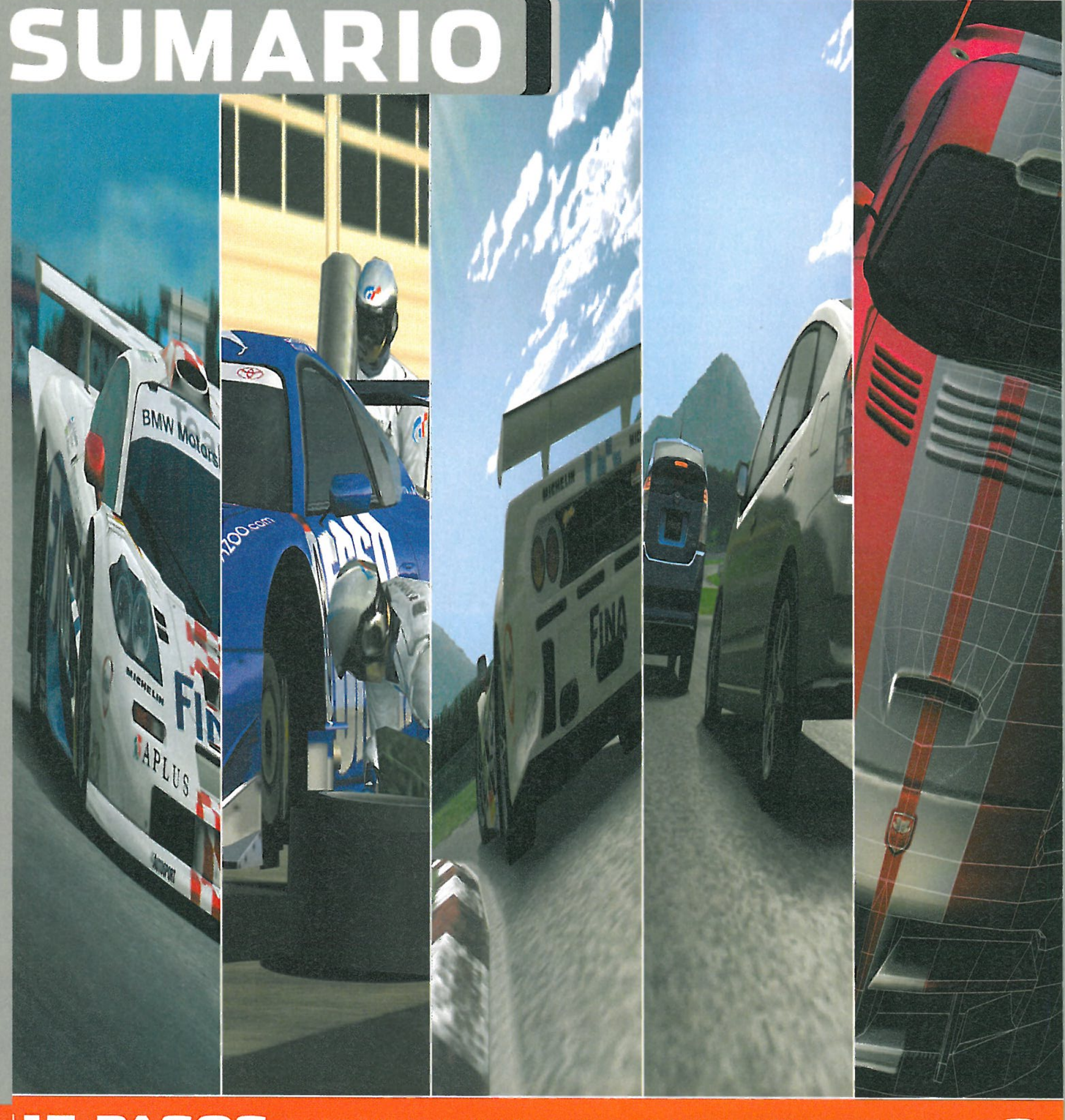
15 PASOS BÁSICOS PARA TRIUNFAR EN GT 4
LOS CIRCUITOS TRAMO A TRAMO • MECÁNICA PRÁCTICA
TRUCOS, SECRETOS Y ESTRATEGIAS

MANUAL DE ESTRATEGIA REALIZADO POR EL EQUIPO DE PLAY2MANÍA

GRAN TURISMO 4



SUMARIO



15 PASOS PARA LLEGAR A LA GLORIA

Cuando se empieza a jugar a *Gran Turismo* hay tantas opciones y tan poco dinero, que lo normal es estar un buen rato dando vueltas por los menús. Incluso tras ganar alguna competición puedes tener dudas de qué hacer o qué coche mejorar. Tranquilo, que ahora te explicamos paso a paso qué tienes que hacer para encarrilar desde el principio tu carrera de piloto.







PASO 1

Obtén los carnés A y B Nacional.

PASO 2

Si jugaste al *GT3* y mantienes una partida guardada con más de 100.000 Cr., puede traspasar esa cantidad a tu nueva partida de *GT4*.

Con esos créditos puedes comprarte el **Nissan SKYLINE GT-R V-spec II Nur** y mejorarlo. Con este coche podrás correr en muchos campeonatos y ganar, entre otras, las pruebas de condiciones especiales.

PASO 3

Si no dispones de esos 100.000 Cr., compra el **Mitsubishi Lancer Evolution GSR ´92** en el mercado de 2ª mano y cambia el aceite en GT Auto.

PASO 4

En las competiciones para principiantes, gana las Sunday Cup y 4WD Challenge.

PASO 5

Con los 10.500 Créditos que tienes de ganar las carreras, ve al concesionario y entra en los componentes para comprar estas mejoras:

- Chip de potenciación.
- Reducción de peso nivel 1.
- Etapa 1 del turbo.
- Intercooler deportivo.
- Escape y filtro de aire deportivos.

Con todo esto conseguirás que tu coche tenga 336 CV y 1165 Kg.

PASO 6

Ve a las misiones de conducción y supera las 10 primeras, ya que son las más sencillas y con ellas aumentarás el porcentaje del juego (al llegar al 25% se abrirán las carreras de Resistencia).

PASO 7

Accede a las pruebas de condiciones especiales y compite en el rally de Capri fácil para hacerte con el **Toyota RSC Rally Raid Car ´02**.







PASO 8
Con este coche podrás competir en el rally d´Umbría fácil y conseguir un cochazo: el **Cadillac Cien**.

PASO 9
Con el Cadillac Cien podrás competir en: campeonato principiantes MR, campeonatos profesional Clubman Cup y Tuning Car, y en las carreras de condiciones especiales rally de Capri, George y Tsukuba fácil.

PASO 10
Consigue las licencias A y B Internacional y Special.

PASO 11
Hazte con cualquiera de los coches de rally que tienes en el garaje y gana el resto de rallies de dificultad fácil.

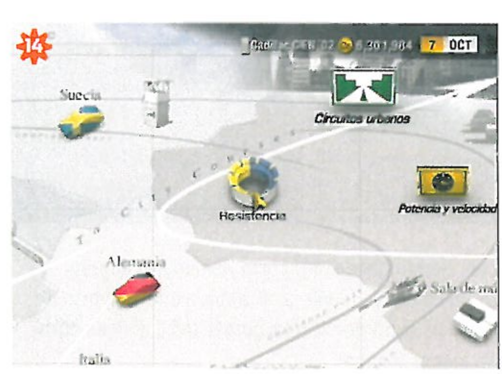
PASO 12
Mejora el Cadillac Cien al máximo con todo el dinero conseguido.

PASO 13
Compite con el Cadillac Cien en: rally d´Umbría normal, Capri normal, George Paris y Tsukuba; en el campeonato general americano y en la competición de "muscle Cars".

PASO 14
Con todos los coches de recompensa y los créditos acumulados, podrás ganar carreras de escuderías hasta que consigas abrir las carreras de resistencia.

PASO 15
Cuando superes el 25 % del juego podrás participar en las pruebas de resistencia, donde obtendrás tremendas recompensas de créditos y grandes turismos con los que participar en las carreras de máxima competición.
Si no sabes por cual de ellas comenzar, usa el Cadillac Cien mejorado al máximo y con neumáticos de carrera duros en la prueba de "El capitán 200 millas". A partir de aquí no tendrás problemas.







MECÁNICA PRÁCTICA

La mecánica es un tema denso y complicado que puede suponer un quebradero de cabeza... Tranquilo, que para que ajustar tu coche te resulte lo más fácil posible aquí tienes este tutorial en el que te explicamos, con un ejemplo práctico, cómo funciona todo esto de la transmisión, el equilibrio de frenos y la dureza de la suspensión.

TUTORIAL PARA AMATEUR

Este tutorial que te hemos preparado está basado en la configuración más adecuada para enfrentarnos al circuito de Seattle. Te recomendamos que, antes de hacer nada, te des un par de vueltas por el circuito para conocer todas sus peculiaridades tan bien como nosotros. Así notarás las diferencias.

1 TIPO DE NEUMÁTICO
(Delantero y trasero)

Componente necesario **Neumáticos**

Aunque el factor fundamental para equipar con uno u otro neumático sea el número de vueltas de la carrera, ten en cuenta que en el caso Seattle estamos hablando de **un circuito largo** por lo que el desgaste de las gomas en cada vuelta será mayor. Teniendo este factor en cuenta, lo ideal sería instalar una **gomas más duras** de lo normal.

2 NITROSO

Componente necesario: **NOS**

Lo ideal es que **reduzcas la cifra ligeramente** (nivel 40 aproximadamente), ya que se trata de un **circuito relativamente largo** e interesa que dure.



Si el circuito fuese muy corto y sinuoso, deberías hacer lo contrario (subir la cifra) para que el aporte de potencia extra del NOS se notase más, aunque duraría menos tiempo.

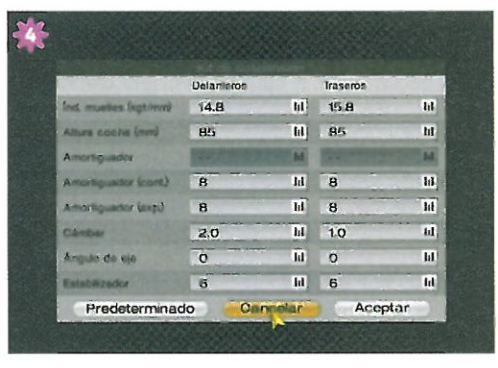


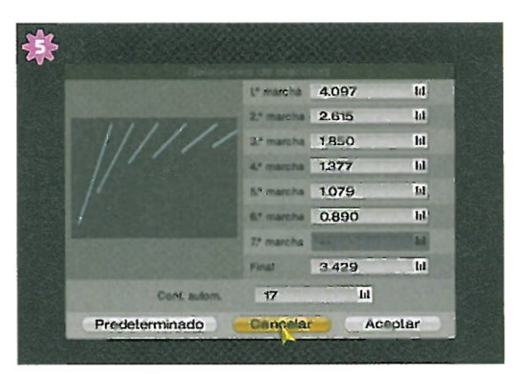
3 EQUILIBRIO DE FRENOS

Com. necesario: **Equilibrado de frenos**

Según el coche que escojas tienes que conseguir un giro adecuado para el trazado. En los modelos de TD o







4x4 intensifica la presión de los frenos traseros, y si escoges un coche de TT haz lo contrario.

En este circuito interesa **aumentar el giro para trazar las curvas cerradas** que predominan. Si el circuito está compuesto de curvas abiertas, sería contraproducente que el coche girase tanto al pisar el freno.

4 SUSPENSIÓN

Componente necesario:
Suspensión totalmente personalizable.

✱ 4.1 **Índice de muelles:** en Seattle interesa **ablandar los muelles**, reduciendo el índice, para conseguir que absorba, los **altísimos pianos** que debes pisar en la trazada de las curvas. Si el circuito fuese muy sinuoso no interesaría ablandarlos, ya que al hacerlo el coche resulta más difícil de controlar.

✱ 4.2 **Altura:** déjalo en un **término medio** a no ser que el coche que manejas sea muy bajo. Si esto es así, increméntalo para que el coche no roce con los pianos. Un nivel bajo de altura permite una trazada a mayor velocidad, por lo que siempre interesa mantenerlo bajo salvo que haya enormes baches.

✱ 4.3 **Amortiguador (contracción): reduce el índice de dureza** para que el amortiguador "se trague" mejor el piano o el bache sin que rebote. En los circuitos donde no haya pianos altos o baches muy bruscos no interesa tocarlo, dejando un nivel medio-alto.

✱ 4.4 **Amortiguador (expansión):** no lo toques y **deja el nivel que aparece** por defecto (siempre es un poco elevado) para que al abandonar el neumático el piano y volver el amortiguador a su posición original el coche no rebote hacia arriba.

En los circuitos donde no haya pianos altos o baches muy bruscos no debes tocarlo, procurando dejarlo en un nivel medio-alto.





✱ 4.5 **Cámber (o ángulo de caída):** este índice tendrás que modificarlo según la sinuosidad del trazado. En Seattle no hay muchas curvas y son cerradas, por lo que el nivel de los dos ejes debe ser bajo para conseguir intensificar el freno en detrimento de una adherencia mejor en las trazadas.

Si el circuito tuviese muchas curvas rápidas deberías subir el nivel para una mejor trazada a gran velocidad.

✱ 4.6 **Ángulo de eje o de paso:**

• Delantero: disminuye su ángulo para conseguir que el coche **gire más**, pues el circuito está compuesto de **curvas cerradas y lentas**. Si el circuito tuviese curvas rápidas deberías hacer lo contrario.

• Trasero: ten cuidado al manipular este apartado, ya que puedes conseguir que el coche se descontrole. Aunque interesa **aumentarlo** para que el coche mejore en los cambios de apoyo de las **chicanes** del circuito, no debes pasarte para que el coche no tienda a trompear (déjalo en nivel 1). Si el circuito estuviese compuesto de largas rectas y chicanes podrías aumentarlo un poco más. Si fuese sinuoso, deberías dejarlo neutro o bajo.

✱ 4.7 **Barra estabilizadora:** en este circuito que tiene pianos altos deja el **nivel de dureza medio** o ligeramente bajo. Por el contrario, para circuitos con muchas curvas rápidas y **sin baches endurécelo** suavemente.

5 TRANSMISIÓN

Componente necesario:

Transmisión totalmente personalizable.

Aunque debes aumentar un poco el nivel general de la relación de marchas para coger buena velocidad en las rectas, también debes **reducir la distancia entre las primeras marchas** para que la aceleración a la salida de las curvas cerradas y lentas no se resienta lo más mínimo.

Si el circuito no tuviese estas curvas cerradas simplemente habría que ampliar la relación de marchas, y si fuese muy sinuoso con rectas muy cortas deberías reducir la relación de marchas.

6 AYUDA DE CONDUCCIÓN Y ADHERENCIA

Componente necesario:

Para configurar este apartado simplemente debes fijarte en la tracción del coche que vas a utilizar. El mando de TCS debes mantenerlo siempre en un nivel medio-alto, sobre todo si utilizas grandes turismos.



✱ 6.1 **TD o 4x4: reduce un poco el nivel** de sistema ASM de sobreviraje, aumenta el sistema ASM de subviraje y **aumenta la carga delantera** con respecto a la trasera.

✱ 6.2 **TT:** aumenta un poco el nivel de sistema ASM de sobreviraje, reduce el sistema ASM de subviraje y **reduce la carga delantera** respecto a la trasera.

7 LSD

Componente necesario: **AYC LSD.**

✱ 7.1 **Par de torsión inicial:**

• Para TD o 4x4 o circuitos muy virados y rápidos: el **índice debe ser bajo** para que la dirección no se endurezca demasiado.

• Para TT o circuitos poco virados pero con curvas muy cerradas, como puede ser el circuito de Seattle: **el índice debe ser alto** (pero sin pasarte).

✱ 7.2 **Aceleración LSD:**

Mantenlo alto ya que es muy importante ganar velocidad rápidamente a la salida de las curvas. Si en el trazado predominan las curvas de trazada rápidas, no es necesario que aumentes este apartado.

✱ 7.3 **Deceleración LSD:**

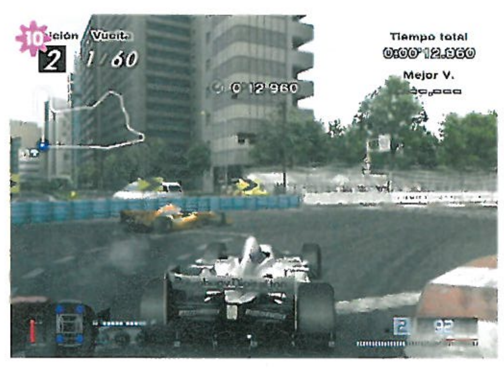
Para circuitos con **grandes apuradas de frenadas** como Seattle **aumenta el nivel**, sobre todo si el coche es TT. No lo aumentes o hazlo ligeramente si el coche es TD, puesto que con un nivel alto la dirección se hace menos incisiva.

8 MANDO DE AYC

Componente necesario: **AYC LSD.**

En este caso (muy accidentado) y para circuitos de rally o con **pianos muy altos aumenta el nivel,** ya que evitarás que las ruedas descolgadas hagan perder fuerza al coche.

Por el contrario, en un circuito de superficie lisa mantenlo en un nivel medio-bajo.



9 MANDO DIFERENCIAL CENTRAL VARIABLE

Componente necesario: **Sistema VCD.**

Sólo se puede configurar para coches 4x4.

Con él podrás potenciar el protagonismo de un eje sobre el otro. En Seattle (con pocas curvas pero cerradas), te conviene que el coche se comporte como un coche de TT y sobrevire, por lo que debes situarlo en un nivel bajo. Para circuitos con curvas rápidas, deja un nivel equilibrado o más alto.

10 EQUILIBRADO DE PESO

Componente necesario: **—.**

Como es lógico, nunca interesa aumentar el peso, por lo tanto **el peso de lastre siempre debe ser 0.**

El equilibrado delantero/ trasero depende de la posición del motor:

✱ 10.1 **Delantero:** aumenta el peso trasero.

✱ 10.2 **Trasero:** aumenta el peso delantero.

✱ 10.3 **Central:** déjalo equilibrado.



LA MEJOR ELECCIÓN

Los ajustes que te acabamos de explicar pueden realizarse en todo tipo de vehículos, pero como sabemos que elegir coche nos es fácil, aquí tienes los mejores de cada categoría... y para todos los bolsillos.

1 COCHES DE BAJO COSTE (MENOS DE 15.000 CR.) PARA PRINCIPIANTES:

Tracción trasera: **Mazda MX-5 1800 RS (J) ´00**

Consíguelo en el mercado de 2ª mano por 15.131 Cr.

No es el coche más potente, pero tiene un buen precio y te servirá para varios eventos.



Tracción delantera: **Honda Prelude Type S ´96**

Consíguelo en el mercado de 2ª mano por 13.265 Cr.

Te servirá para ganar competiciones de nivel medio si mejoras sus componentes.



Tracción 4x4: **Mitsubishi Lancer Evolution GSR ´92**

Consíguelo en el mercado de 2ª mano por 9.582 Cr.

Es la mejor opción de primera compra por menos de 10.000 Cr.



El mejor Turismo: **Cadillac Cien ´02**

Consíguelo ganando el Rally D´Umbria fácil.

Si tienes dinero suficiente para mejorarle, tendrás una buena máquina para participar en Resistencia.



Coche de Rally: **Mitsubishi Lancer Evolution VII RS ´01**

Consíguelo en el mercado de 2ª mano por 16.366 Cr.

Para iniciarte en las carreras sobre arena o nieve es una buena opción.



Coche Clásico (hasta 1980): **Mercury Cougar XR-7 ´67**

Consíguelo en el mercado de 2ª mano por 16.547 Cr. y ganando bronce en carné especial.

Aunque tengas que vaciar tu bolsillo, merece la pena tener este clásico.



2 COCHES DE COSTE MEDIO (ENTRE 15.000 Y 60.000 CR.) PARA AVANZADOS (Y ADINERADOS)

Tracción trasera: **Cadillac Cien ´02**

Consíguelo ganando el Rally D´umbría fácil.

Todos los coches de TT de gran potencia son muy caros: éste es gratis.



Tracción delantera: **Mitsubishi Eclipse GT ´06**

Consíguelo en el concesionario por 25.000 Cr.

Une más que aceptable potencia con un precio interesante. Tu mejor opción



4x4: **Nissan Skyline GT-R V-spec II Nur (R34) ´02**

Consíguelo en el concesionario por 63.000 Cr.

Uno de los mejores 4x4 y te servirá para afrontar las carreras más complicadas.



Turismo: **Nissan Skyline GT-R V-spec II Nur (R34) ´02**

Consíguelo en el concesionario por 63.000 Cr.

Esta maravilla repite en este apartado gracias a sus prestaciones y precio.



Gran Turismo: **Nissan Option Stream Z ´04.**

Consíguelo ganando el Campeonato Profesional-Tunning Car Gran Prix.

No puedes comprarlo, pero lo ganarás en una asequible competición profesional.



Coche de Rally: **Nissan Skyline GT-R V-spec II Nur (R34) ´02**

Consíguelo en el concesionario por 63.000 Cr.

Es el más potente para los rallies de arena y nieve y es mucho más barato que cualquier coche de rally.



Coche clásico (hasta 1980): **Pontiac Le Mans GTO ´64**

Consíguelo en el concesionario por 52.600 Cr.

Su gran potencia lo convierte en uno de los mejores clásicos.



3 COCHES DE ALTO COSTE (SUPERIOR A 60.000 CR.) PARA PILOTOS EXPERTOS (Y MILLONARIOS)

Tracción trasera: **Mazda 787B Race Car ´91**

Consíguelo en el concesionario por 3.500.000 Cr.

A estas alturas todos los TT de buen control son GT, así que hazte con éste.



Tracción delantera: **Honda Integra Type R touring Car**

Consíguelo en el concesionario por 450.000 Cr.

Ideal ganar las competiciones más duras, aunque sea un TD.



Tracción 4x4: **Audi Nuvolari Quattro ´03**

Consíguelo superando el 25% del juego.

Si no has llegado al 25%, confórmate con el Nissan SKYLINE GT-R V-spec II Nur (R34) ´02.



Turismo: Mercedes-Benz SLR McLaren ´03

Consíguelo en el concesionario por 610.000 Cr.

Aunque haya turismos más potentes, el control de este coche es incomparable.



Gran Turismo: Toyota Minolta 88C-V

Consíguelo ganando El Gran Capitán 200 Millas

Con este coche y el Mazda 787 y el Nissan R89 podrás ganar cualquier carrera, salvo el campeonato Fórmula GT.



Coche de Rally: Subaru Impreza Prototype Rally Car ´01

Consíguelo ganando el Rally de Capri Normal.

Todos los coches de Rally modernos son parecidos, pero éste es el más manejable.



Coche clásico (hasta 1980): Chaparral 2D Race Car ´67

Consíguelo en el concesionario por 1.000.000 Cr. o ganando Resistencia Nürburgring 4 H.

Este GT de antaño no tendrá rival si compites ante coches clásicos gracias a su control.

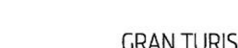


El mejor coche: Fórmula GT.

Consíguelo ganando Resistencia Nürburgring 24 H.

No siempre el coche más potente es el mejor, y esta réplica de Fórmula 1 es un claro ejemplo.





LOS CIRCUITOS



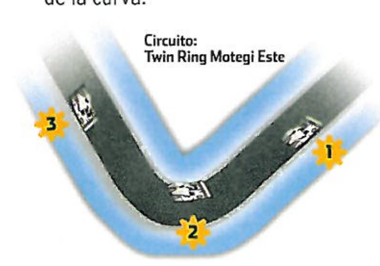
Después de los coches, los grandes protagonistas de *Gran Turismo 4* son sus espectaculares circuitos. Para que sepas cómo enfrentarte a ellos, hemos analizado a fondo sus peculiaridades y te hemos preparado un informe para que conozcas de antemano sus principales dificultades.

NOCIONES BÁSICAS

Antes de conocer las peculiaridades de cada circuito, es imprescindible que sepas trazar a la perfección cada una de las curvas a las que te vas a enfrentar. Si no tienes ni idea de conducción, presta atención a la trazada correcta de cada tipo de curva y cómo y cuándo se debe adelantar.

1 CURVA NORMAL

1. Sitúate en el margen de la carretera opuesto al giro de la curva y frena antes de tomarla.
2. Pisa el piano interno en el punto de máximo ángulo y comienza a acelerar.
3. Sal acelerando y por la inercia el coche acabará en el piano del exterior de la curva.



2 CURVA LARGA

1. Colócate en el margen de la carretera opuesto al giro de la curva larga y frena antes de trazarla.
2. Retrasa la trazada para tocar el piano interior en un punto más avanzado de la curva y regula la velocidad con el acelerador.
3. En el punto medio de la curva, debes pisar el piano interno y regular la velocidad con el acelerador.
4. Empieza a acelerar para que el coche comience a desplazarse hacia el exterior por inercia.
5. Al finalizar la curva, debes rozar el piano exterior y seguir acelerando.



3 HORQUILLA

1. Colócate en el margen de la carretera opuesto al giro de la horquilla y frena antes de tomarla. En esta ocasión, puedes retrasar un poco más la frenada.
2. Suelta el acelerador y gira la dirección a tope para pisar el piano interno.
3. Acelera nada más pasar el punto anterior para salir rápido y deja que el coche se desplace hacia el exterior.



DICCIONARIO BÁSICO

• **ADHERENCIA:** es el agarre del coche a la superficie del circuito. Cuando éste no se produce, el coche no se puede manejar y suele acabar en accidente. La falta de adherencia se suele producir en cambios bruscos de rasante, en salidas de pista y cuando el agarre de los neumáticos es nulo. Resulta inevitable en superficies arenosas o con nieve, así que contrarréstalo con derrapes.

• **CAMBIO DE RASANTE:** el cambio de inclinación de la superficie de un circuito. Si se produce tras una cuesta ascendente resta mucha visibilidad y, además, suele provocar la pérdida de adherencia a velocidades muy altas.

• **CONTRAVOLANTE:** técnica esencial para controlar el derrape consistente en girar la dirección en el sentido opuesto del deslizamiento para conseguir enderezar el coche y evitar un trompo.

• **HORQUILLA:** curva cerradísima de 180º. Son las curvas más lentas, de mayor ángulo y de trazada más lenta.

• **CURVA CIEGA:** giro del que se desconoce su ángulo hasta que no se traza. Suele producirse por cambios de rasante u obstáculos que impiden ver el trazado. Es muy importante que conozcas estas curvas para no verte sorprendido.

• **PERALTE:** la inclinación del trazado de algunas curvas. El peralte sirve para trazar la curva a mayor velocidad de lo normal, ya que el coche no tenderá a irse al exterior gracias a la inclinación del asfalto.

• **REBUFO:** el roce del coche con el aire te frena e impide que haya una mayor aceleración. Para evitarlo, colócate justo detrás del coche que te precede. A altas velocidades notarás que, si te colocas detrás de otro coche, el zumbido del aire desaparece y el coche corre un poco más.

• **TROMPO:** se produce cuando pierdes el control del coche y éste gira sobre sí mismo. Evítalo controlando los derrapes, no saliéndote del trazado y cambiando los neumáticos cuando estén desgastados.

4 CURVA CON CAMBIO DE ÁNGULO

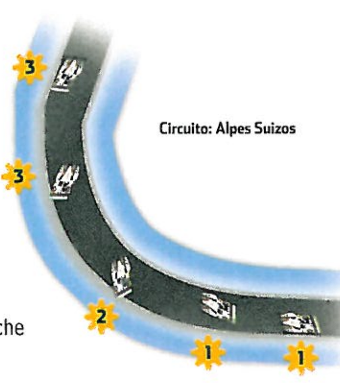
1. Sitúate en el margen de la carretera opuesto al giro de la curva y frena antes de tomarla.
2. Aproxímate poco a poco al interior de la curva regulando la velocidad con el acelerador.
3. En su máximo ángulo, debes pisar el piano interno y comenzar a acelerar.
4. Sal a toda velocidad de la curva pisando el acelerador y dejando que la inercia desplace el coche al exterior.



Circuito: Gran Valley Speedway

5 TRAZADA SOBRE ARENA O NIEVE

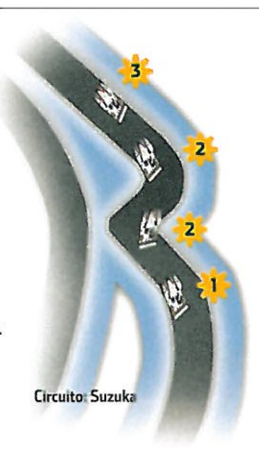
1. Frena si vas mucho más rápido de la velocidad permitida y gira la dirección bruscamente en el mismo sentido de la curva antes de llegar.
2. Para intensificar el derrape usa el freno de mano. Alarga el derrape jugando con la dirección y el acelerador e intenta no alejarte demasiado del interior de la curva.
3. Contravolantea para recuperar la tracción del coche y acelera a fondo a la salida.



Circuito: Alpes Suizos

6 CHICANE

1. Sitúate en el margen de la carretera opuesto al giro de la chicane y frena antes de trazarla.
2. Pisa los pianos internos de las dos curvas que componen la chicane y regula la velocidad con el acelerador.
3. Sal de la segunda curva acelerando a tope.



Circuito: Suzuka

7 DOS CURVAS SEGUIDAS

1. Colócate en el margen de la carretera opuesto al giro de las curvas y frena antes de trazar la primera.
2. Gira la dirección y permanece así hasta el final de la segunda curva. Suelta el acelerador para pasar por el piano interno de la primera.
3. Acelera suavemente al salir de la primera curva para terminar en el piano exterior. Recuerda que debes seguir con el volante girado.
4. Regula la velocidad con el acelerador para que el coche se deslice hasta el piano interior de la segunda curva al aproximarse a ella.
5. Sal acelerando a tope de la segunda curva para que el coche se desplace al exterior por la inercia.

Circuito: New York



1 | SEOUL CENTRAL

CIRCUITO URBANO

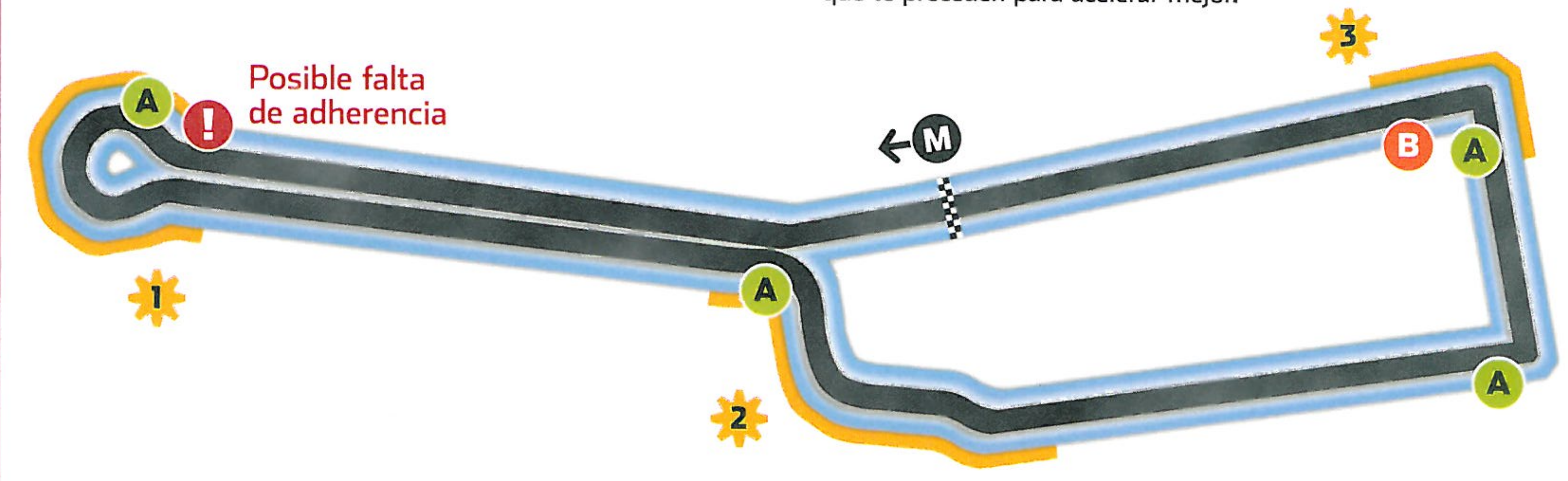
Longitud **2.72 km** | Desnivel **3.9 m.** | Dificultad **Baja**

CONFIGURACIÓN DEL COCHE

1. Baja la altura del coche.
2. Endurece los amortiguadores.
3. Aumenta la intensidad de frenado de todas las ruedas.
4 Alarga ligeramente la relación de marchas.

CONSEJOS BÁSICOS

- Si quieres ganar los campeonatos que se celebren en este circuito, debes pilotar un coche potente y perfeccionar las apuradas de frenada.
- Resulta bastante sencillo para principiantes, porque tiene pocas curvas y un trazado anchísimo.
- En las enormes rectas, aprovecha el rebufo de los coches que te preceden para acelerar mejor.





SECTOR 1 Tras una recta descomunal, tendrás que pisar a fondo el freno para no empotrarte contra el muro exterior. Toma como punto de referencia la pequeña curva previa a la horquilla para saber en qué momento debes frenar.



SECTOR 2 Aunque la primera curva sea anchísima no debes apurar la trazada, ya que es importante que la segunda curva la tomes a la perfección para salir rápidamente hacia la siguiente recta.



SECTOR 3 Apura al máximo la trazada, ya que el trazo se ensanchará muchísimo a la salida. Ten en cuenta que puede ser tu última oportunidad para adelantar.





A Mejor zona para adelantar B Boxes ! Zona peligrosa

TOKIO ROUTE 246 | 2

CIRCUITO URBANO

Longitud **2.72 km** | Desnivel **3.9 m.** | Dificultad **Baja**

CONFIGURACIÓN DEL COCHE

1. Sube ligeramente la altura del coche. **2.** Instala unas suspensiones un poco blandas para apurar las curvas pisando los enormes pianos.
3. Es muy importante que la adherencia de tu coche sea máxima para superar rápidamente el tercer sector.

CONSEJOS BÁSICOS

- Un clásico muy complicado para los pilotos expertos.
- Su recorrido te exige dominar perfectamente la trazada de las curvas largas y regular la velocidad usando únicamente el acelerador.
- Aunque puedas apurar los pianos de las curvas, si tu coche es muy bajo puede rebotar y provocar un accidente.





SECTOR 1 Tras una recta enorme, tienes que frenar intensamente. Toma como referencia los carteles rojos de la izquierda. Aprovecha para adelantar, ya que es el punto más sencillo del circuito para ello.



SECTOR 2 Es importante que retrases la trazada de las enormes curvas de este sector y pises los pianos elevados de las curvas. Si quieres conservar los neumáticos, no exprimas el coche al máximo.



SECTOR 3 La adherencia aquí es fundamental para tomar rápidamente las curvas abiertas. Evita los adelantamientos, ya que el trazo estrecho, la sucesión de curvas y la alta velocidad son factores muy peligroso para avanzar puestos.



SECTOR 4 Son dos curvas cerradas y consecutivas, por lo que su trazada debe ser igual que la de una horquilla. Si tu coche es muy potente y las gomas están desgastadas ten cuidado al frenar, ya que puedes perder el control.

3 | HONG KONG

Posible falta de adherencia

CIRCUITO URBANO

Longitud **2.91 km** | Desnivel **6.9 m.** | Dificultad **Alta**

CONFIGURACIÓN DEL COCHE

1. Endurece las suspensiones.
2. Baja la carrocería.
3. Deja una relación de marchas media si no acostumbras a pisar los pianos.
4 Si eres de los que les gusta apurar al máximo, no bajes demasiado el coche ni endurezcas las suspensiones

CONSEJOS BÁSICOS

• Su principal característica es un trazado que se ensancha y se estrecha continuamente al salir de las curvas. Esto te obliga a conocerlo muy bien para aprovechar al máximo las trazadas y no rozar tu coche con los guardarraíles.

SECTOR 1 Aunque se trate de un buen punto de adelantamiento, debes tener mucho cuidado con el estrechamiento del trazado a la salida de la curva.



SECTOR 2 La estrechez del trazado te impide adelantar. Si la adherencia de tus neumáticos no es buena, no arriesgues demasiado para tomar las curvas rápidas y levanta el pie del acelerador.



SECTOR 3 Si corres en sentido inverso, para frenar en el momento oportuno toma como referencia la suave curva que hay antes de la horquilla.



SECTOR 4 Si corres en sentido normal no apures demasiado la trazada, ya que la carretera se estrecha a la salida. Si corres en sentido inverso, tómala más rápido de lo normal para aprovechar el ensanche.



SECTOR 5 Aunque no sea una buena zona para adelantar por la sucesión de curvas, puedes forzar al máximo y pasar por encima de los pianos si necesitas rebasar a un rival en los últimos instantes.

(A) Mejor zona para adelantar (B) Boxes (!) Zona peligrosa

CLUBMAN STAGE ROUTE 5 | 4

CIRCUITO URBANO

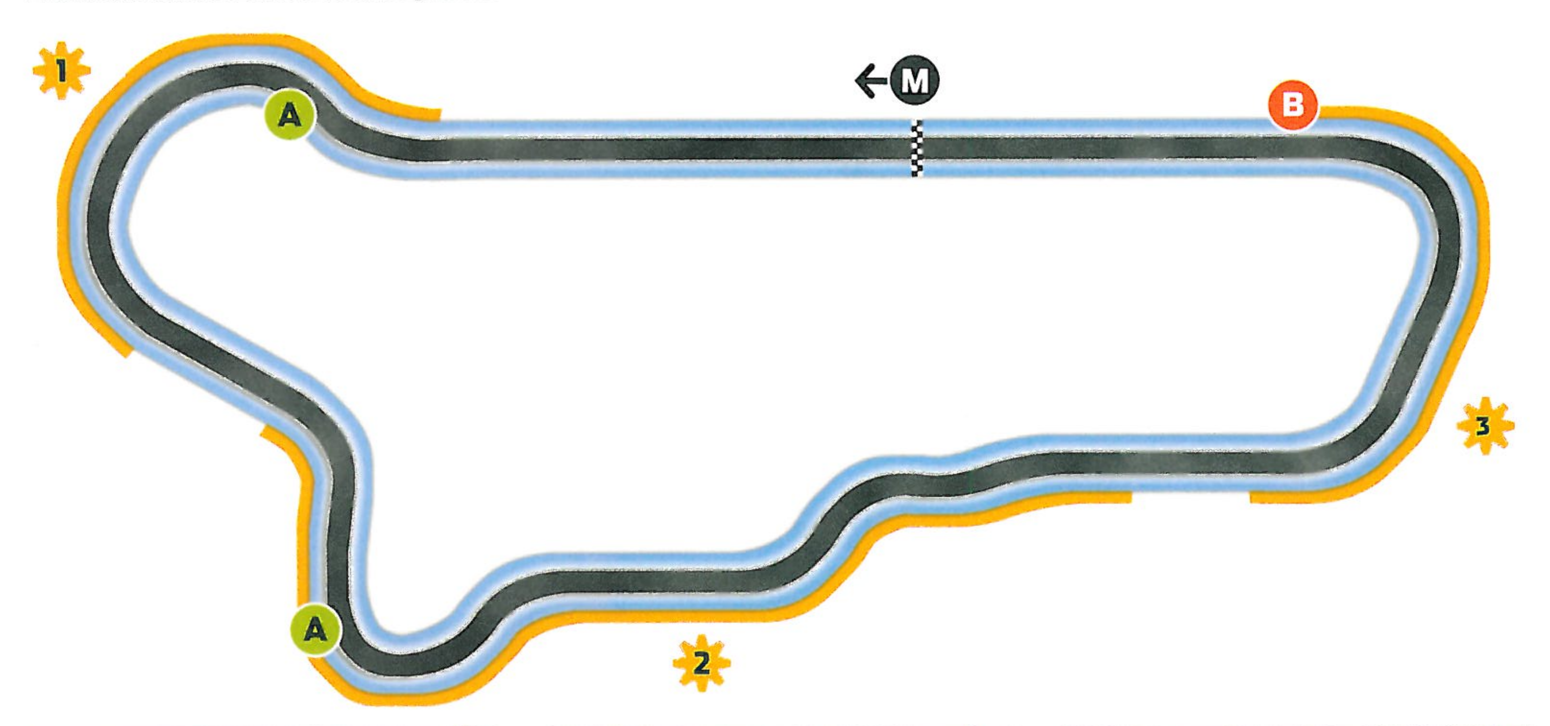
Longitud **2.47 km** | Desnivel **14.7 m.** | Dificultad **Media**

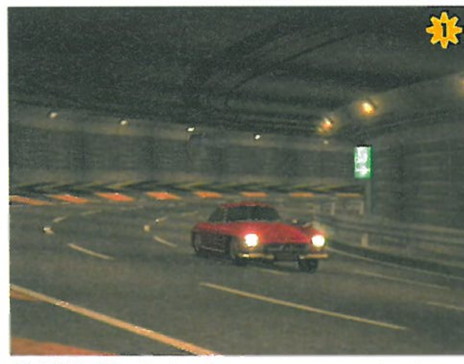
CONFIGURACIÓN DEL COCHE

1. Reduce la relación de marchas para mejorar la aceleración.
2. Reduce la altura. **3.** Endurece los amortiguadores.

CONSEJOS BÁSICOS

- Un circuito muy corto y relativamente sencillo.
- Pero no te confíes, ya que el más mínimo roce con los guardarraíles de los márgenes frenará muchísimo tu coche.





SECTOR 1 Utiliza la primera curva suave a derechas para frenar y colocarte en el lado correcto para tomar la enorme curva del túnel.



SECTOR 2 Si trazas perfectamente las curvas, tan sólo tendrás que frenar en la segunda. Si te ves apurado, regula la velocidad con el acelerador.



SECTOR 3 Aunque hay dos curvas con frenadas que podrían facilitar el adelantamiento, el trazo es muy estrecho y no conviene arriesgar en los últimos metros si no es necesario.

5 | SPECIAL STAGE ROUTE 5

CIRCUITO URBANO

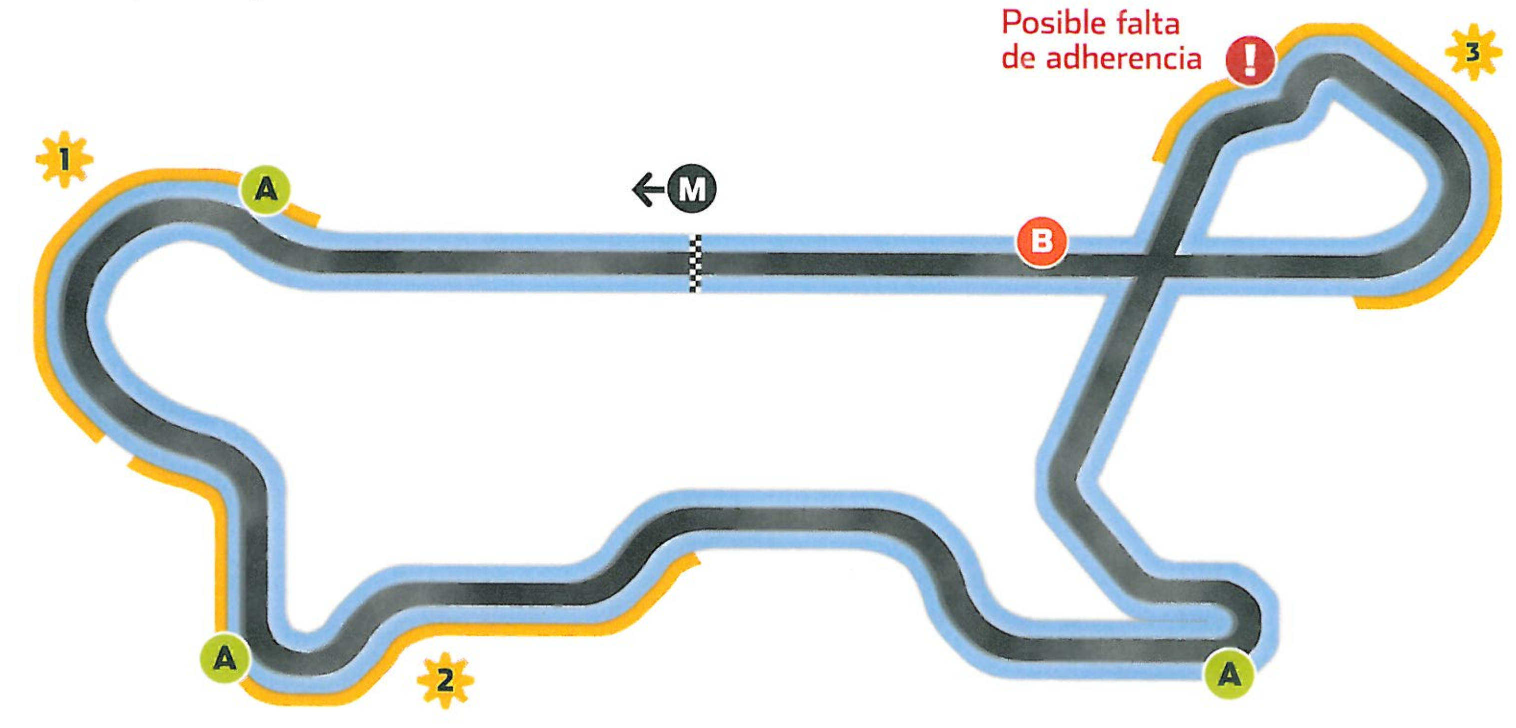
Longitud **3.79 km** I Desnivel **21.2 m.** I Dificultad **Media**

CONFIGURACIÓN DEL COCHE

1. La configuración es igual que Clubman S.T. 5, pero instala una relación de marchas un poco más larga.

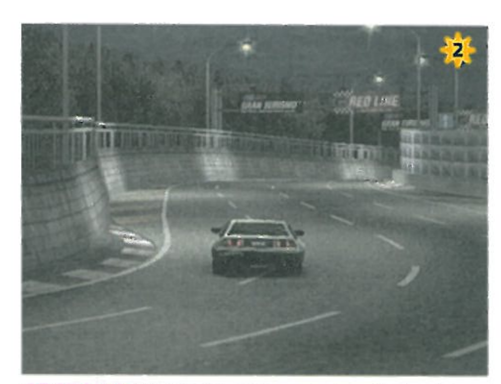
CONSEJOS BÁSICOS

- Comparte muchas zonas con Clubman Stage Route 5.
- Aún así, este circuito nocturno es mucho más largo y complicado debido al un último sector.





SECTOR 1 Sacrifica la trazada idónea de la primera curva para poder tomar correctamente la enorme curva a izquierda del túnel.



SECTOR 2 Si trazas bien las curvas, tan sólo tendrás que frenar en la segunda de este sector.
Si no dominas la trazada de las curvas, regula la velocidad con el acelerador y evita hacer uso del freno.



SECTOR 3 Al atravesar la chicane triple, apura al máximo los pianos interiores para atravesarla sin apenas girar la dirección. Aunque la salida de la chicane no sea del todo buena no perderás tiempo. Pero es importantísimo que salgas de la larga última curva lo más rápido posible.



Ⓐ Mejor zona para adelantar Ⓑ Boxes Ⓘ Zona peligrosa

CIRCUITO DE NEW YORK | 6

CIRCUITO URBANO

Longitud **4.17 km** | Desnivel **5.2 m.** | Dificultad **Baja**

CONSEJOS BÁSICOS

- Prepárate para alcanzar velocidades de vértigo en este circuito que posee la recta de meta más larga.
- Aunque no sea demasiado difícil, debes estar muy atento a las frenadas para no empotrarte con los muros.

CONFIGURACIÓN DEL COCHE

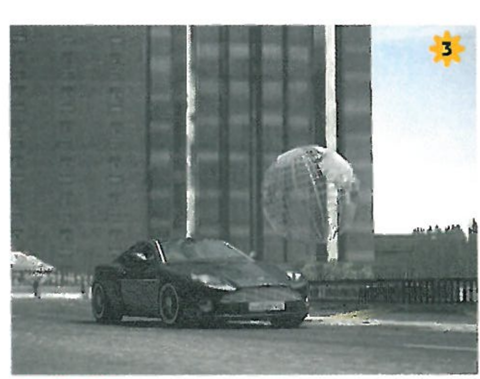
1. Aumenta el nivel de frenada al máximo.
2. Estira sensiblemente la relación de marchas.
3. No bajes demasiado el coche para aprovechar los pianos del sector 2.



SECTOR 1 Ten en cuenta que en la recta previa has alcanzado la velocidad máxima, así que frena con antelación. Toma como referencia el suave giro a derecha antes de las dos curvas que forman la horquilla y que debes superar en la misma trazada. Asegúrate de salir lo más rápido posible.



SECTOR 2 Nada más terminar la trazada de una curva, debes colocarte en el lado opuesto de la pequeña recta que la separa de la siguiente.



SECTOR 3 Antes de tomar la curva, puedes intentar el adelantamiento en el giro a derechas.
A la hora de trazarla, no pises la zona de franjas amarillas e intenta finalizarla en el interior, regulando la velocidad con el acelerador para hacer un buen giro a derechas.

7 | CIRCUITO DE SEATTLE

CIRCUITO URBANO

Longitud **3.82 km** | Desnivel **43.0 m.** | Dificultad **Alta**

CONFIGURACIÓN DEL COCHE

1. Sube la altura del coche sólo si es muy bajo.
2. Ablanda las suspensiones.
3. Reduce ligeramente la relación de marchas.
4. Incrementa la intensidad de los frenos traseros.

CONSEJOS BÁSICOS

- Un circuito largo y complicado debido a los continuos baches y cambios de nivel del trazado.
- Aunque debes aprovechar sus enormes pianos internos y externos, no lo hagas si pilotas un coche muy bajo, ya que rebotará y perderás el control.

A
1
4
M
A
B
Salto
Salto
Salto
3
A
Bache
A
A
2



SECTOR 1 Aprovecha los pianos para hacer una trazada conjunta de ambas curvas. Toma como referencia los carteles de la izquierda del final de la recta de meta para saber el punto donde debes frenar.



SECTOR 2 No gires la dirección en la recta, ya que los saltos harán que pierdas el control. Frena con antelación para tomar la curva y aprovecha la pendiente ascendente para una frenada más eficaz. No retrases la frenada hasta el cambio de rasante.



SECTOR 3 Presta mucha atención al bache que hay antes de tomar esta chicane doble, ya que te puede hacer perder el control si tu coche es muy bajo.
Finaliza la primera chicane en el margen derecho para tomar la siguiente.



SECTOR 4 Ten cuidado, si sigues recto entrarás en boxes. Si quieres continuar otra vuelta sin repostar, colócate en el margen derecho para trazar la chicane soltando el acelerador.

Ⓐ Mejor zona para adelantar Ⓑ Boxes (!) Zona peligrosa

COTE D'AZOUR | 8

CIRCUITO URBANO

Longitud **3.35 km** | Desnivel **44.2 m.** | Dificultad **Alta**

CONFIGURACIÓN DEL COCHE

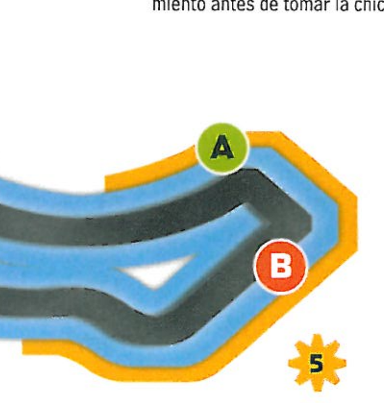
1. Incrementa la intensidad de frenado de las ruedas traseras.
2. Acorta la relación de marchas para conseguir una buena aceleración.
3. Endurece las suspensiones.
4. Baja la carrocería del coche.

CONSEJOS BÁSICOS

• Sin lugar a dudas, este prestigioso trazado del principado de Mónaco es uno de los más complicados de *Gran Turismo*.
• Debido a la estrechez de la pista, limitada por guardarraíles, la dificultad para adelantar es muy alta.

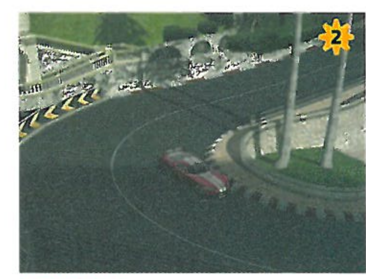
Posible falta de adherencia

Chicane muy cerrada





SECTOR 1 Antes de finalizar la cuesta ascendente, frena para tomar la curva rápida y ciega que hay a continuación. En este punto, la adherencia de los neumáticos es fundamental para no chocarte con los guardarraíles.



SECTOR 2 Tómate con calma la parte más famosa del trazado, ya que es la zona más lenta. No pises el altísimo piano de la horquilla del casino o el coche rebotará y se irá al exterior.



SECTOR 3 Frena al principio de la cuesta que hay al salir del túnel, ya que el coche adquirirá mucha velocidad. Si apuras bien la frenada, puedes forzar el adelantamiento antes de tomar la chicane.



SECTOR 4 Aunque aparentemente este sector esté compuesto de dos chicane iguales, para tomar la segura deberás reducir mucho más la velocidad.



SECTOR 5 Sacrifica la trazada de la primera curva para tomar perfectamente las dos curvas a derechas siguientes.



9 | ÓPERA DE PARÍS

CIRCUITO URBANO

Longitud **2.88 km** | Desnivel **0.0 m.** | Dificultad **Media**

CONFIGURACIÓN DEL COCHE

1. Reduce ligeramente la relación de marchas.
2. Incrementa la intensidad e frenado de las ruedas traseras.
3. Baja la altura del coche.
4. Endurece la suspensión.

CONSEJOS BÁSICOS

- Un circuito muy complicado, ya que hay ligeros cambios en la anchura y recorrido del trazado que te pueden sorprender si conduces cerca de los márgenes y no lo conoces.
- Apura bien los pianos, ya que en este caso son amplios y planos, por lo que no tendrás problemas.

Curva muy rápida

Estrechamiento

SECTOR 1 Es importantísimo que pises los pianos internos de las curvas de la chicane para no hacer uso del freno en su recorrido. Pisa las franjas amarillas del final para salir rápidamente.



SECTOR 2 Para afrontar estas dos chicane separadas por una corta recta intenta enlazar la trazada, prueba el adelantamiento en la primera y sal de la segunda acelerando a tope.



SECTOR 2 Frena antes de entrar en esta zona de curvas e intenta el adelantamiento al principio. Recorre la tercera curva de principio a fin pisando el piano interior y acelera a fondo al salir de ella.



SECTOR 3 Tras alcanzar una buena velocidad, debes hacer una trazada perfecta en la curva rápida soltando simplemente el acelerador. Un roce en esta curva te hará perder mucho tiempo.



SECTOR 4 Intenta el adelantamiento al comienzo del sector y regula el ritmo lento con el acelerador. Si quieres repostar este muy atento, porque la entrada a boxes está en mitad del sector y te puedes pasar.

A Mejor zona para adelantar B Boxes ! Zona peligrosa

CITTÁ DI ARIA | 10

CIRCUITO URBANO

Longitud **3.40 km** | Desnivel **117.3 m.** | Dificultad **Alta**

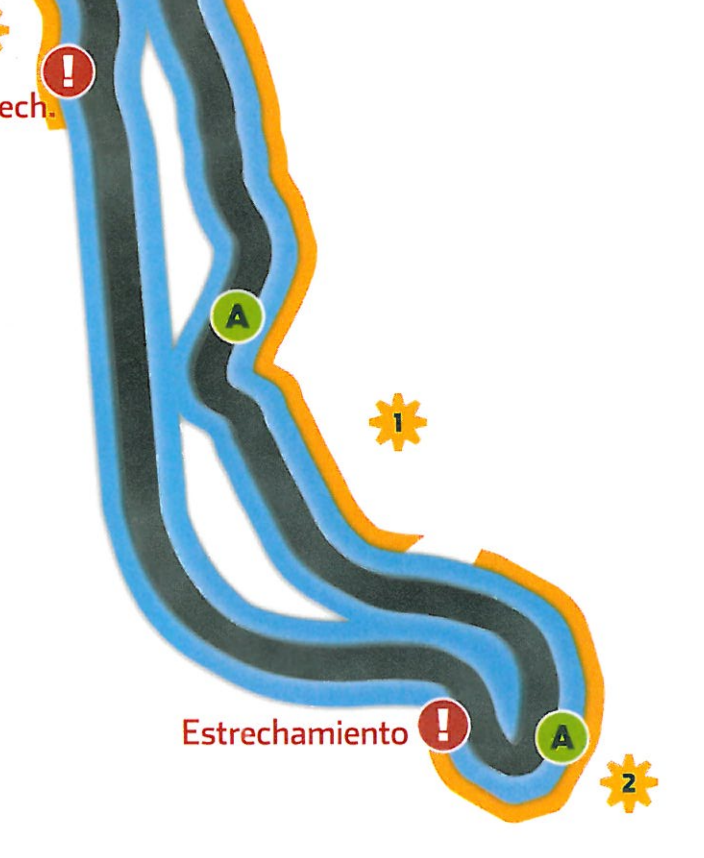
CONFIGURACIÓN DEL COCHE

1. Para controlar el coche necesitas una excelente aceleración, así que reduce la relación de marchas.
2. También necesitas una adherencia perfecta para circular rápidamente por las fuertes pendientes del trazado.

CONSEJOS BÁSICOS

- Para conseguir buenos tiempos en este circuito debes dominar el coche a la perfección, ya que el trazado es super estrecho, sinuoso y con muchísimos estrechamientos que pueden provocar que te quedes clavado en un muro.
- Aprovechas las pocas zonas anchas y los puntos de adelantamiento para rebasar a tu contrincante.







SECTOR 1 Aprovecha esta zona de trazo ancho para forzar el adelantamiento antes de la trazada de la chicane. Evita subirte a la acera de los márgenes, ya que el coche puede perder estabilidad.



SECTOR 2 No apures demasiado la trazada de la horquilla, porque a la salida se estrechará un poco y puedes chocarte con el muro.



SECTOR 3 Respeta la velocidad marcada en el limitador, ya que perderás adherencia por la pendiente descendente y tendrás que superar dos curvas muy cerradas. Además, si disputas un rally es la zona donde con más facilidad puedes ser penalizado.



SECTOR 4 Frena intensamente en cuanto veas el arco situado al final de la cuesta para tomar la horquilla. No apures demasiado la trazada para no chocarte con el estrechamiento que hay a la salida.



SECTOR 5 La fuerte pendiente ascendente y la sucesión de curvas en un trazado muy estrecho te obligarán a regular la velocidad con el acelerador para no ser sancionado por rozarte con las casas.

11 | GEORGE V PARIS

CIRCUITO URBANO

Longitud **2.49 km** I Desnivel **7.5 m.** I Dificultad **Media**

CONFIGURACIÓN DEL COCHE

1. Reduce la relación de marchas para mejorar la aceleración.
2. Incrementa la intensidad de frenada en las ruedas delanteras.
3. Reduce la altura del coche.

CONSEJOS BÁSICOS

- Aunque el trazado parisino no ofrezca ninguna dificultad aparente, te aseguramos que es el circuito más complicado para adelantar.
- Apenas dispondrás de un par de curvas ideales para apurar la frenada, así que asegúrate de que tu coche es el más potente para recuperar puestos en las rectas del trazado.

M

A

A

1

3

Estrechamiento

2



SECTOR 1 Intenta perfeccionar la trazada de esta enorme curva rápida regulando la velocidad con el acelerador y procura terminarla en la parte interior para tomar el giro a derechas que hay al final.



SECTOR 2 Memoriza esta zona, ya que el ensanche en una curva puede despistarte y provocar un accidente con las vallas que limitan el trazado. No frenes en exceso para no perder demasiadas décimas en esta zona rápida.



SECTOR 3 Debido a la falta de puntos para adelantar, fuerza el adelantamiento en la primera curva de este sector pasando por encima del enorme piano.

Ⓐ Mejor zona para adelantar Ⓑ Boxes ⓘ Zona peligrosa

COSTA DI AMALFI | 12

CIRCUITO URBANO

Longitud **4.02 km** I Desnivel **138.0 m.** I Dificultad **Media**

CONFIGURACIÓN DEL COCHE

1. Configúralo para que acelere muy bien reduciendo la relación de marchas.
2. Baja la altura del coche sensiblemente.
3. Aumenta bastante la intensidad de los frenos delanteros.

CONSEJOS BÁSICOS

• Como en Cittá di Aria, no encontrarás entrada a boxes ya que está diseñado para las pruebas de rally.
• Si quieres obtener unas buenas marcas, debes usar de vez en cuando el freno de mano en las numerosas horquillas para que el coche sobregire.

Salto



SECTOR 1 Usa el freno de mano para forzar la derrapada en las horquillas, ypisa a fondo para alcanzar la mayor velocidad. Evita pisar los bordillos para no perder estabilidad. Tras la primera horquilla hay una recta con un cambio de rasante que puede hacer que tu coche vuele si vas muy rápido.



SECTOR 2 Tras una primera zona repleta de horquillas, llegarás a un tramo compuesto de curvas rápidas donde la adherencia del coche es fundamental para no chocarte con los guardarraíles.



SECTOR 3 En los últimos metros del circuito tendrás que tomar 3 horquillas cerradísimas y muy juntas que te obligarán hacer uso del freno de mano.

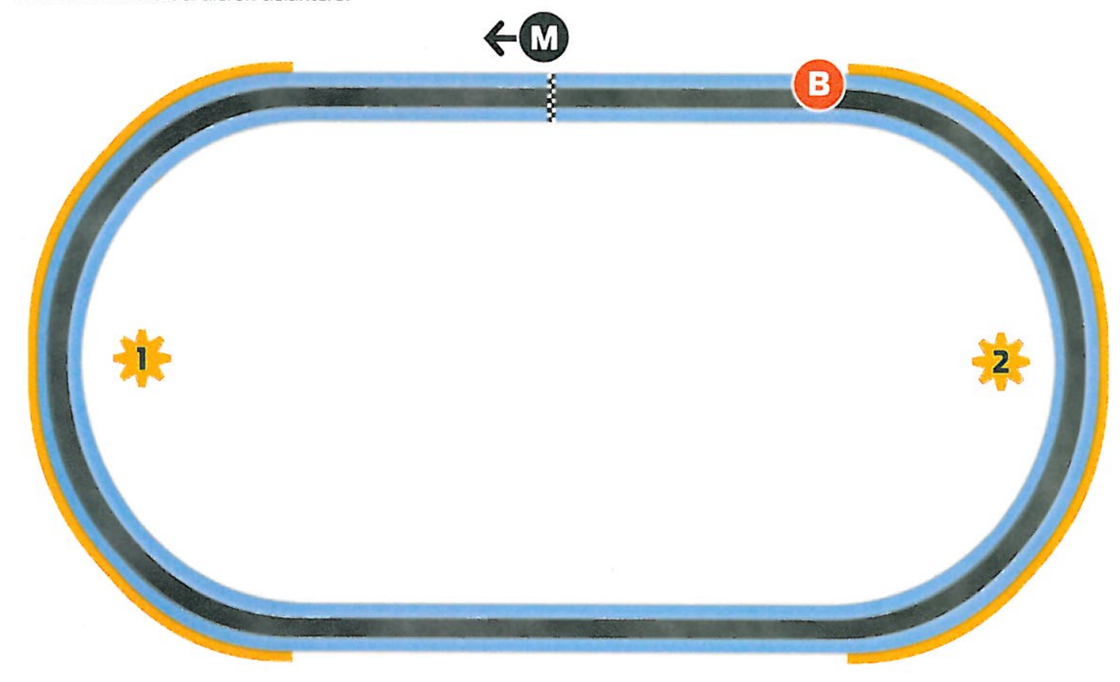
13 | CIRCUITO DE PRUEBA

DRIVING PARK

Longitud **10.34 km** | Desnivel **1.7 m.** | Dificultad **Baja**

CONFIGURACIÓN DEL COCHE

1. Aumenta la relación de marchas de tu coche.
2. Reduce mucho la altura.
3. Endurece muchísimo la suspensión.
4. Sube la altura del alerón delantero.



CONSEJOS BÁSICOS

- Potencia, potencia y más potencia es lo único que necesitarás para ganar en este circuito.
- Aprovecha el rebufo de los contrincantes para que tu coche adquiera mayor velocidad y puedas adelantarlos.



SECTOR 1 Para trazar esta curva sin perder velocidad, circula por la franja limitada por las dos líneas amarillas.



SECTOR 2 A la salida de esta curva, idéntica a la anterior, está la entrada a boxes, así que no te despistes ya que es necesario que tus neumáticos estén bien para no perder velocidad.

A Mejor zona para adelantar B Boxes ! Zona peligrosa

MOTORLAND | 14

DRIVING PARK

Longitud **1.34 km** | Desnivel **8.3 m.** | Dificultad **Baja**

CONFIGURACIÓN DEL COCHE

1. Reduce ligeramente la relación de marchas.
2. Baja la altura del coche.

CONSEJOS BÁSICOS

- Motorland es un circuito corto, ideal para que los principiantes aprendan a conducir.
- Sin embargo resulta muy complicado adelantar, ya que no hay ninguna apurada de frenada y el trazado de todas las curvas es rápido.
- Aprovecha la recta de meta o busca el interior de las curvas rápidas para adelantar.

Cambio de ángulo



SECTOR 1 Si llevas un coche muy potente tendrás que frenar antes de tomar la curva en el pequeño giro anterior de sentido opuesto y regular la velocidad con el acelerador para no salirte del recorrido.



SECTOR 2 No te confíes, ya que en los últimos metros de la curva se cerrará mucho el ángulo. Para evitar problemas, comienza la trazada por el exterior y ve introduciéndote para tocar en el punto de mayor ángulo.



SECTOR 3 Para trazar rápidamente esta sucesión de curvas, pisa sus piano internos y externos y aprovecha la inercia del centro de gravedad decelerando una vez gires el volante.

15 | CIRCUITO PARA PRINCIPIANTES

DRIVING PARK

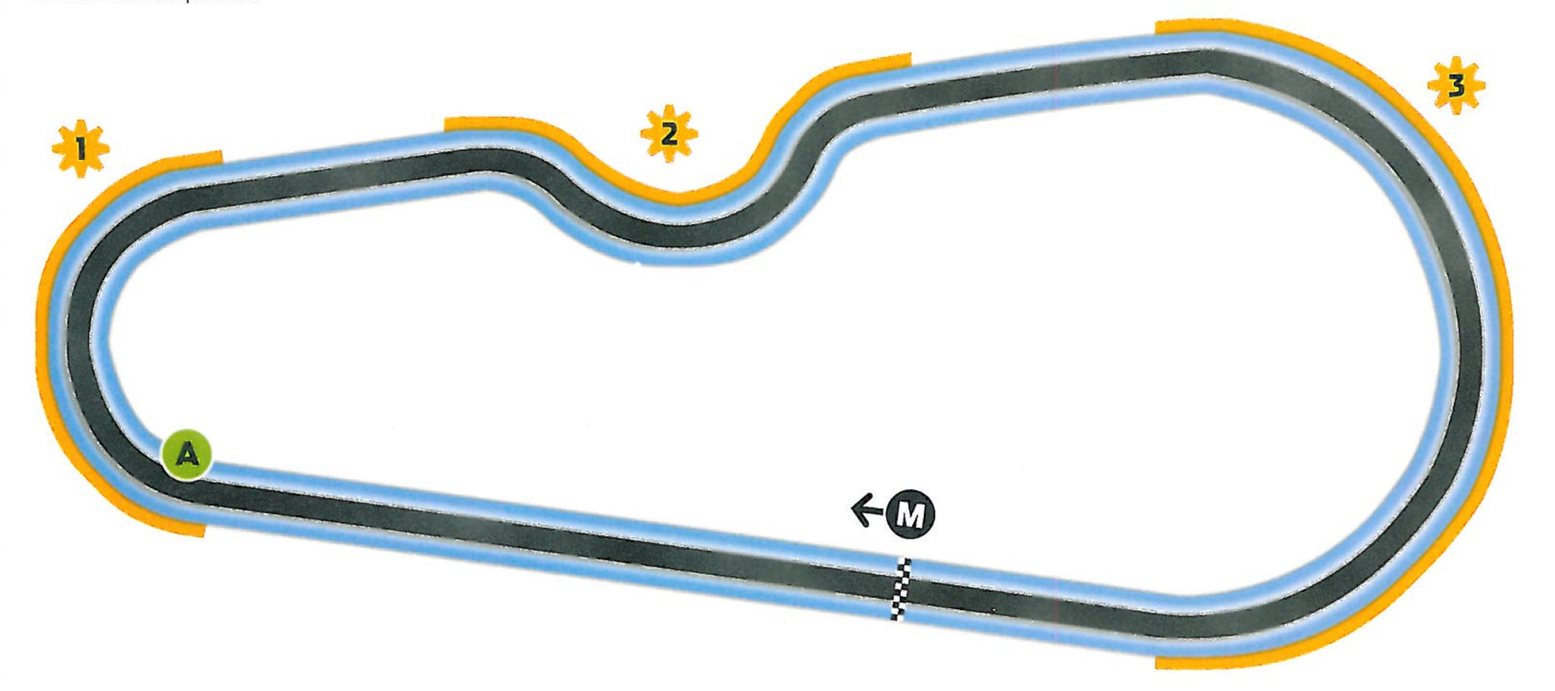
Longitud **0.77 km** | Desnivel **1.1 m.** | Dificultad **Baja**

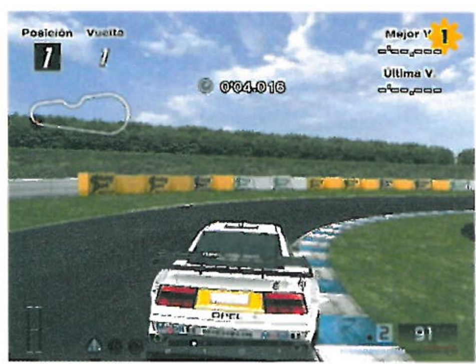
CONFIGURACIÓN DEL COCHE

1. Aumenta la altura del coche.
2. Suaviza la suspensión.

CONSEJOS BÁSICOS

- Como su nombre indica, está diseñado para los pilotos noveles que aún no han perfeccionado la técnica.
- Los adelantamientos no son sencillos por la estrechez del trazado y la falta de frenadas intensas.





SECTOR 1 Aunque la frenada no es muy fuerte, es el único punto donde es factible adelantar. Puedes arriesgar, ya que una salida no te hará perder mucho tiempo.



SECTOR 2 Si quieres puedes atajar un poco por la hierba que hay en el interior de la segunda curva para ahorrar tiempo y adelantar de forma sencilla. Si eres legal y quieres tomarla bien, frena para entrar en la primera, regula la velocidad en la segunda y acelera en la última.



SECTOR 3 No apures demasiado a la salida de la curva o entrarás en boxes sin querer.

Ⓐ Mejor zona para adelantar Ⓑ Boxes ⓘ Zona peligrosa

HIGH SPEED RING | 16

CIRCUITO ORIGINAL

Longitud **4.00 km** | Desnivel **8.5 m.** | Dificultad **Baja**

CONFIGURACIÓN DEL COCHE

1. Alarga la relación de marcha.
2. Baja la altura de la carrocería un poco.

CONSEJOS BÁSICOS

- Un circuito ideal para principiantes.
- Es una de las pocas pistas donde podrás trazar la mayoría de la curvas a toda velocidad gracias al enorme peralte y al trazo anchísimo.





SECTOR 1 Una enorme curva que podrás trazar a tope de principio a fin por el interior. Es el punto más sencillo para adelantar, pues su enorme peralte y anchura te facilitarán moverte sin problemas. Podrás adelantar en toda la curva.



SECTOR 2 Aunque también posea peralte, no es tan acentuado como en la curva anterior y puede que tengas que reducir la velocidad si llevas un coche muy potente. También puedes adelantar a lo largo de toda la curva.



SECTOR 3 Estas dos curvas seguidas no están peraltadas, así que tendrás que reducir la velocidad para no salirte. Su anchísimo trazado te permitirá alargar la trazada muchísimo para tomarla más rápido de lo normal.

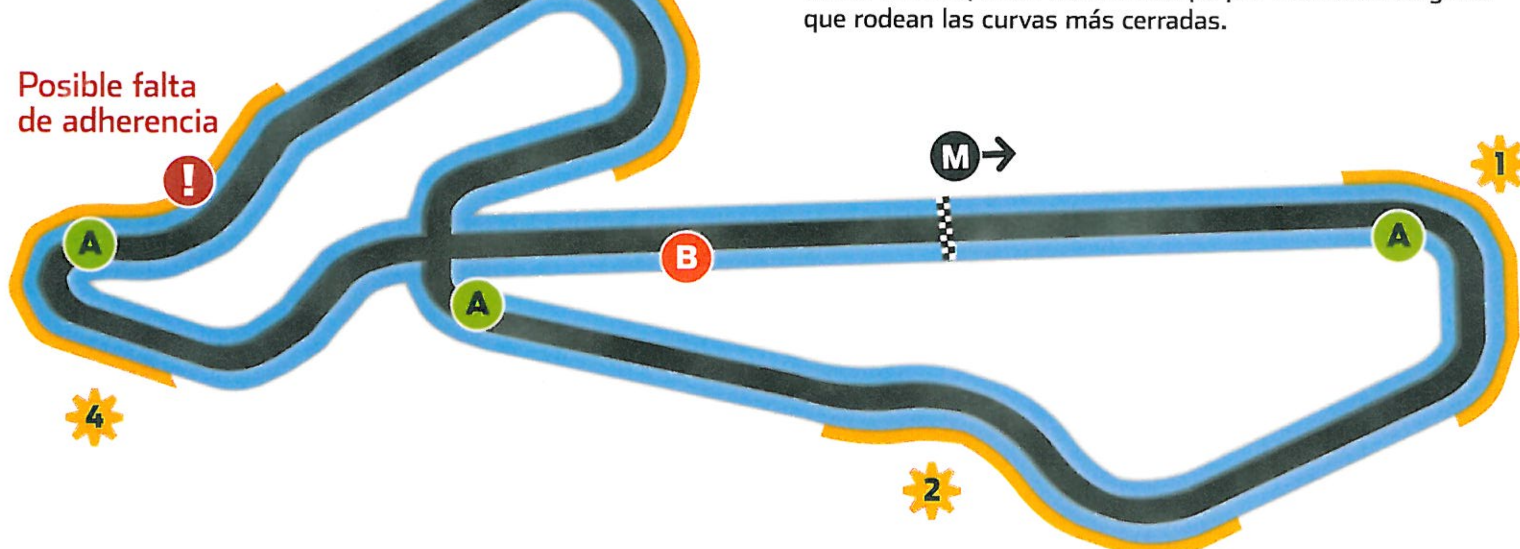


SECTOR 4 Aunque también está peraltada y podrás tomarla a tope, debes prestar mucha atención si quieres repostar, ya que la entrada a boxes está en su interior y no está peraltada. Adelanta en cualquier punto de la enorme curva.

17 | MIDFIELD RACEWAY

CIRCUITO ORIGINAL

Longitud **3.56 km** | Desnivel **55.5 m.** | Dificultad **Alta**



CONFIGURACIÓN DEL COCHE

1. Intenta que tu coche esté lo más equilibrado posible para que rinda en todos los sectores del trazado.

CONSEJOS BÁSICOS

• Se trata de un circuito largo y muy técnico donde una salida te hará perder mucho tiempo por los mares de grava que rodean las curvas más cerradas.



SECTOR 1 Aunque no sean curvas muy cerradas, debes frenar intensamente para reducir la velocidad punta alcanzada en la enorme recta de meta.



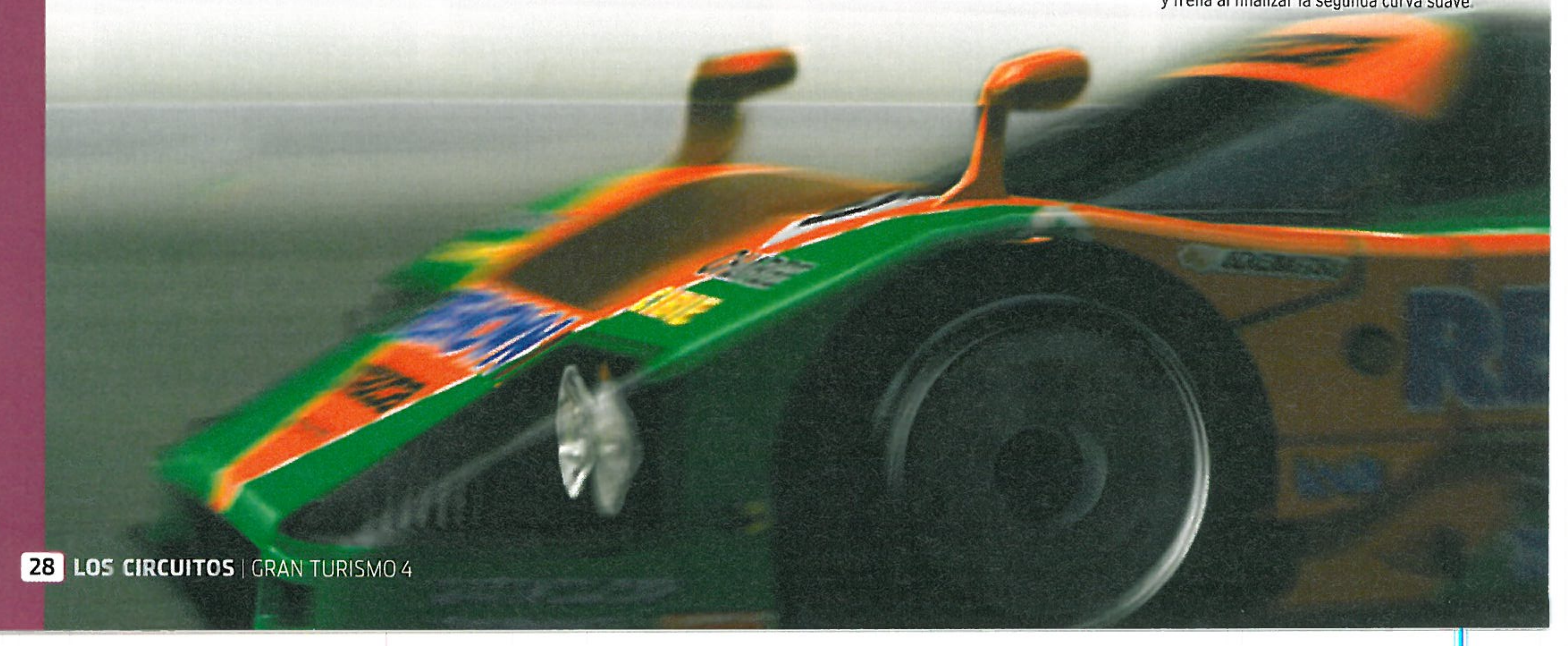
SECTOR 2 Para pasar esta zona rápidamente, regula la velocidad con el acelerador y pisa los pianos internos de las curvas para apurar al máximo la trazada.



SECTOR 3 Aunque la enorme curva tenga peralte debes frenar antes de tomarla, controlar la velocidad con el acelerador y retrasar la trazada.



SECTOR 4 La pendiente descendiente hará que tu coche acelere más de la cuenta, así que no arriesgues demasiado en la apurada de frenada para tomar la horquilla y frena al finalizar la segunda curva suave.



Ⓐ Mejor zona para adelantar Ⓑ Boxes ⓘ Zona peligrosa

GRAND VALLEY ESTE | 18

CIRCUITO ORIGINAL

Longitud **3.00 km** | Desnivel **17.4 m.** | Dificultad **Media**

CONFIGURACIÓN DEL COCHE

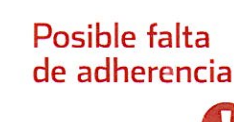
1. Incrementa la intensidad de frenado de las ruedas traseras.
2. Acorta la relación de marchas para conseguir una buena aceleración.
3. Endurece las suspensiones.
4. Baja la carrocería del coche.

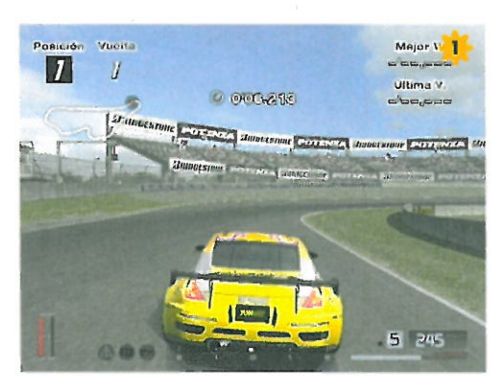
CONSEJOS BÁSICOS

- Aunque el trazado parezca sencillo, puede ser una pesadilla si no estás atento y controlas la velocidad.
- Una salida en las dos últimas curvas o en la primera te harán perder mucho tiempo por la grava del exterior.





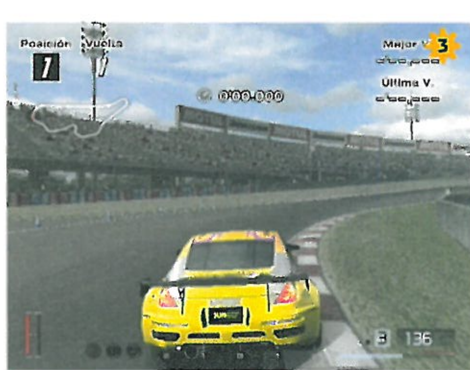




SECTOR 1 Si llevas un coche muy potente, a la hora de frenar en la curva con pendiente ascendente que hay antes de la horquilla no gires la dirección bruscamente para no perder el control.



SECTOR 2 Además de afrontar una curva ciega, tendrás que reducir la velocidad más de lo normal por el brusco cambio de rasante que hay en mitad de la curva.



SECTOR 3 No apures demasiado la trazada de las dos últimas curvas o correrás el riesgo de salirte y perder demasiados segundos. Intenta enlazar la trazada de ambas.

19 | GRAND VALLEY SPEEDWAY

CIRCUITO ORIGINAL

Longitud **4.94 km** | Desnivel **20.5 m.** | Dificultad **Alta**

CONFIGURACIÓN DEL COCHE

1. Una configuración media será optima para conseguir buenos tiempos en este circuito tan complejo

CONSEJOS BÁSICOS

- Uno de los circuitos más largos, aunque con un trazado muy característico que facilita la memorización.
- Si quieres obtener buenos tiempos aquí debes controlar a la perfección la trazada de curvas rápidas.

M→

Posible falta de adherencia

A

B

1

4

A

3

Posible falta de adherencia

2

Posible falta de adherencia

A



SECTOR 1 No seas brusco en la frenada y en el giro de la curva que precede a la horquilla para no perder el control, sobre todo si el agarre de los neumáticos no es lo suficientemente bueno.



SECTOR 2 Supera la primera curva sin problemas, pero ten cuidado en la segunda ya que el coche perderá adherencia. Suelta el acelerador para trazarla y a la salida gira rápidamente en el sentido contrario para que no te sorprenda la siguiente curva.



SECTOR 3 Si la adherencia de tus neumáticos no es buena, deberás levantar el pie del acelerador para no sufrir en la trazada rápida de estas curvas consecutivas.



SECTOR 4 Al salir del túnel, sacrifica la trazada de la primera curva finalizándola en el interior para hacer una buena trazada de la siguiente. Si lo haces al revés, perderás tiempo en la aceleración de la enorme recta de meta.

A Mejor zona para adelantar  B Boxes ! Zona peligrosa

DEEP FOREST RACEWAY | 20

CIRCUITO ORIGINAL

Longitud **3.60 km** | Desnivel **45.2 m.** | Dificultad **Media**

CONFIGURACIÓN DEL COCHE

1. Incrementa suavemente la relación de marchas.
2. Ablanda la suspensión del coche.
3. Si es un coche muy bajo, elévalo.
4. Aumenta la intensidad de frenado de las ruedas delanteras.

CONSEJOS BÁSICOS

• El ritmo medio de este circuito es muy alto y peligroso, ya que el estado poco uniforme del asfalto hace que el coche no se comporte de forma normal.
• Aprovecha la frenada que hay al final de la recta de meta para adelantar, ya que hacerlo en el resto del trazado puede resultar muy peligroso.

M
A
B
! Posible falta de adherencia
A
1
2
3



SECTOR 1 Tras la enorme recta tendrás que pisar el freno a tope. Ten cuidado, porque una salida en esta curva te hará perder mucho tiempo.



SECTOR 2 Es muy importante que gires la dirección con antelación al giro en la sucesión de curvas para que el coche haga una trazada perfecta y aproveches la inercia del centro de gravedad. Si el agarre de las gomas no es bueno, puedes pasarlo muy mal en este sector.



SECTOR 3 Aumenta el ritmo de carrera en esta fase final del trazado y busca el adelantamiento por velocidad, ya que las curvas son mucho más espaciadas y suaves.

21 | TRIAL MOUNTAIN

CIRCUITO URBANO

Longitud **3.98 km** | Desnivel **50.8 m.** | Dificultad **Alta**

CONFIGURACIÓN DEL COCHE

1. Simplemente reduce de manera la altura de tu coche, salvo que pilotes un vehículo muy bajo.

CONSEJOS BÁSICOS

- Su enorme dificultad radica en la trazada de las numerosas curvas ciegas y con cambios de rasante.
- Si disputas una carrera de muchas vueltas en este circuito calza neumáticos duros, ya que es un trazado que degrada rapidísimo las gomas.
- Si tienes la opción, hazte con un 4x4 para correr aquí.

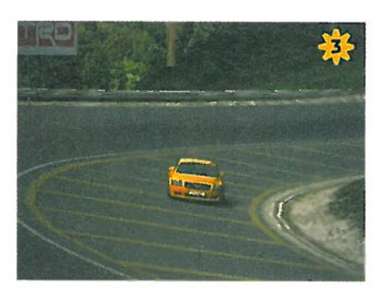
Posible falta de adherencia



SECTOR 1 Es muy importante que hagas unas buenas trazadas en las curvas de este sector para no verte afectado por los cambios de rasante.



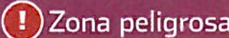
SECTOR 2 Apura la trazada de la curva del túnel pisando la franja empedrada del interior. Ten cuidado después, ya que un roce con las rocas te dejará clavado. Presta atención al ensanche del trazado de la última curva para estirar la trazada.



SECTOR 3 Tras la enorme recta, debes frenar intensamente y apurar la franja de líneas amarillas para trazar la primera curva. Controla la velocidad al pasar por la última curva del sector, ya que el coche se lanzará debido a la pendiente descendente.



SECTOR 4 Si quieres recortar varios segundos al crono, no frenes y ataja por la hierba situada en el interior de la primera curva.

Ⓐ Mejor zona para adelantar  Boxes 

EL GRAN CAPITÁN | 22

CIRCUITO URBANO

Longitud **4.97 km** | Desnivel **63.0 m.** | Dificultad **Alta**

CONFIGURACIÓN DEL COCHE

1. Ablanda las suspensiones. **2.** Baja la altura del coche.
3. Mantén una relación de marchas media.

CONSEJOS BÁSICOS

- Es uno de los circuitos más complicados debido a los cambios de rasante que hay en mitad de las curvas que impiden verlas y, además, hacen que el coche no se comporte con normalidad.
- No apures demasiado la trazada, ya que la arena acumulada en los márgenes frena el coche.

A
M
1
B
Posible falta de adherencia
3
Posible falta de adherencia
Posible falta de adherencia
2
A
A



SECTOR 1 La anchura del trazado y la apurada de frenada propician los adelantamientos seguros en este sector. Si no tienes que adelantar, retrasa la trazada de la curva con forma de "U".



SECTOR 2 Es muy importante que la adherencia de tu coche sea máxima para afrontar uno de los sectores más complicados de todos los circuitos de *GT*. Frena más de la cuenta para tomar las dos curvas que suceden al túnel.



SECTOR 3 Tras un pequeño relax, donde el circuito es llano y sencillo, entrarás en este sector de características semejantes al segundo.

23 | AUTUMN RING MINI

CIRCUITO ORIGINAL

Longitud **1.28 km** | Desnivel **16.2 m.** | Dificultad **Baja**

CONFIGURACIÓN DEL COCHE

1. Respeta la configuración para el circuito de Autumn Ring y reduce un poco más la relación de marchas.

CONSEJOS BÁSICOS

- Aunque su trazado sea muy corto es intenso y difícil, ya que comprende la parte más complicada de Autumn Ring.
- Si tienes opción, hazte con un 4x4 para competir en este circuito para apurar las curvas del sector 3 al máximo, pasando por encima de los pianos sin riesgo a perder el control.





SECTOR 1 Posee las curvas más cerradas, así que no te despistes con la velocidad.
Aunque las curvas estén peraltadas no debes fiarte, ya que el peralte es muy suave y con la velocidad su efecto de contención apenas se nota.



SECTOR 2 Si haces una buena trazada no tendrás que frenar para tomar la primera curva.
Aunque no debes confiarte, ya que al salir de ella sí que tendrás que frenar intensamente si no quieres salirte en la siguiente.



SECTOR 3 Si pisas de lleno los pianos internos no te hará falta frenar para tomar las curvas de este sector. Si tu coche es muy bajo no lo hagas o perderás el control.

A Mejor zona para adelantar B Boxes ! Zona peligrosa

AUTUMN RING | 24

DRIVING PARK

Longitud **2.95 km** I Desnivel **30.0 m.** I Dificultad **Alta**

CONFIGURACIÓN DEL COCHE

1. Coloca unas suspensiones blandas.
2. Incrementa la altura.
3. Reduce ligeramente la relación de marchas.

CONSEJOS BÁSICOS

- Aunque se trate de un circuito sinuoso, podrás saltarte muchas de sus curvas fácilmente si pasas por encima de los pianos interiores.
- Para ello, es recomendable hacer uso de un 4x4.

M→ A B A A 1 2 3



SECTOR 1 Para terminar este sector lo antes posible es importantísimo que pases por encima de los pianos, a no ser que manejes un coche muy bajo.



SECTOR 2 Ten en cuenta que la curva es muy larga, por lo que tendrás que retrasar la trazada. Aunque tenga un poco de peralte apenas afectará a la trazada.



SECTOR 3 Simplemente, suelta el acelerador y pasa por encima de los pianos sin girar apenas la dirección.

25 | APRICOT HILL RACEWAY

CIRCUITO ORIGINAL

Longitud **3.86 km** | Desnivel **25.5 m.** | Dificultad **Media**

CONFIGURACIÓN DEL COCHE

1. Con una configuración media en todos los aspectos de tu coche podrás conseguir una buena marca.

CONSEJOS BÁSICOS

- Un circuito muy técnico, donde debes controlar a la perfección la trazada de todo tipo de curvas y la velocidad para no caer en los mares de grava, algo que te haría perder muchísimos segundos.

M

B

!

Posible falta
de adherencia

A

A

1

2

3



SECTOR 1 Ten mucho cuidado si llevas un coche con mucha potencia, porque puedes perder la tracción al frenar en la trazada de la primera curva. Especialmente si los neumáticos están gastados.



SECTOR 2 El secreto para ganar tiempo en este sector está en regular el ritmo con el acelerador. Si corres en sentido inverso ten mucho cuidado con el cambio de rasante, ya que no te permitirá ver la segunda curva.



SECTOR 3 Frena en la curva que hay antes de la chicane, y aprovecha para saltártela pasando por encima de los pianos internos. Si lo haces bien, puedes ganar segundos y no perderás demasiada velocidad.

Ⓐ Mejor zona para adelantar  Ⓑ Boxes ⓘ Zona peligrosa

ALPES SUIZOS | 26

CIRCUITO DE TIERRA

Longitud **3.31 km** | Desnivel **55.8 m.** | Dificultad **Media**

CONFIGURACIÓN DEL COCHE

1. Simplemente, debes subir la altura del coche.
2. Coloca suspensiones blandas.

CONSEJOS BÁSICOS

• Un circuito sencillo por su trazada ancha, aunque te puede resultar muy difícil si no dominas las derrapadas sobre arena, ya que tendrás que enlazarlas para tomar varias curvas consecutivas.

2

Salto

1

Puente

Salto

3

M



SECTOR 1 Son dos curvas grandes y fáciles de trazar, pero debes tener cuidado al entrar en el puente, ya que la adherencia aumentará de repente. Para que el coche no te haga un extraño, sal de la segunda curva sin derrapar.



SECTOR 2 Frena intensamente para tomar la primera curva y sacrifica su trazada más adecuada para poder tomar con un buen derrape la segunda. Resulta mucho más práctico que trazar bien la primera.



SECTOR 3 Frena antes de entrar en este sector para tomar las dos curvas con derrapes largos por el interior del anchísimo trazo. No alargues más de lo necesario el derrape al salir de la última curva para no perder tiempo.

27 | CATHEDRAL ROCKS TRIAL II

CIRCUITO DE TIERRA

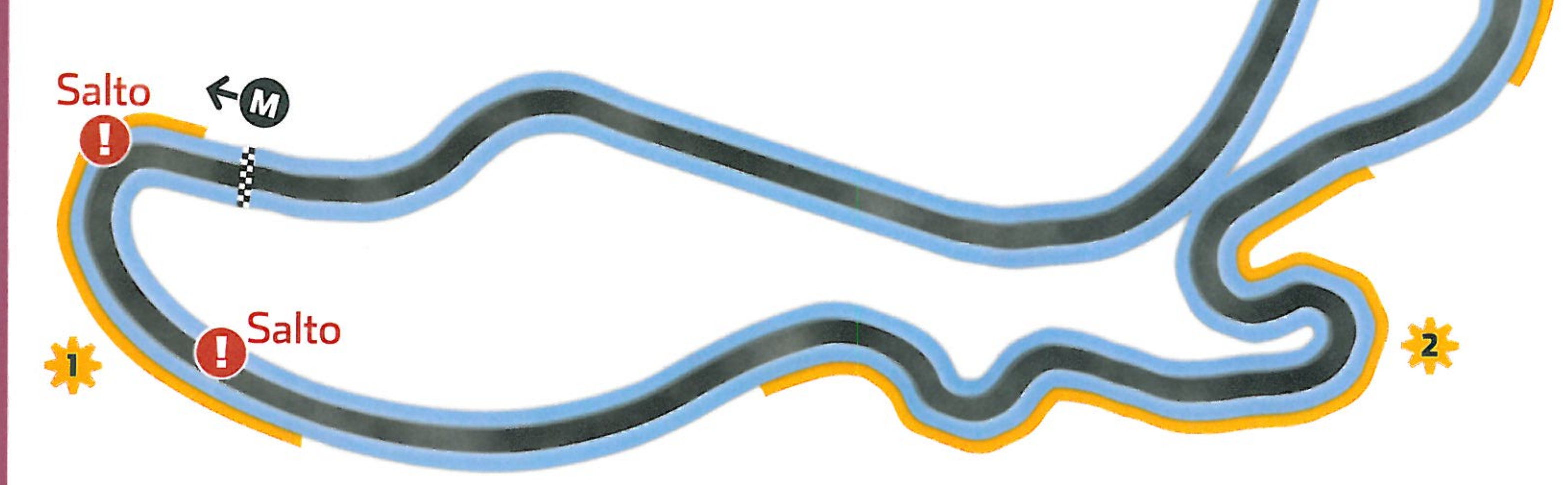
Longitud **1.93 km** | Desnivel **31.5 m.** | Dificultad **Alta**

CONFIGURACIÓN DEL COCHE

1. Debes subir la altura de la carrocería.
2. Ablanda las suspensiones.
3. Acorta considerablemente la relación de marchas para obtener una buena aceleración.

CONSEJOS BÁSICOS

- Un circuito muy corto pero complicado debido a la continuación de curvas cerradas y enormes saltos.
- Si colisionas, provocarás una sanción de 5 segundos a 50 km/h en las carreras de rally por colisionar con los márgenes del circuito.





SECTOR 1 Cuidado con los enormes saltos de esta zona. Si no quieres tener problemas, reduce la velocidad y gira antes del salto para aterrizar correctamente.



SECTOR 2 Evita las derrapadas excesivas para trazar rápido las curvas cerradas y seguidas de este sector. Extrema las precauciones, porque en este tipo de curvas puedes sufrir un trompo si no controlas el contravolante.



SECTOR 3 Exagera muchísimo el derrape de principio a fin y sal recto para no perder mucho tiempo.

CATHEDRAL ROCKS TRIAL I | 28

CIRCUITO MIXTO ASFALTO/TIERRA

Longitud **3.52 km** | Desnivel **35.0 m.** | Dificultad **Alta**

CONFIGURACIÓN DEL COCHE

1. La configuración del circuito Cathedral Rocks Trial II te servirá para afrontar este otro, aunque en esta ocasión debes usar una relación de marchas media.

CONSEJOS BÁSICOS

- Aunque predomine la superficie de arena una parte del circuito es de asfalto, por lo que tendrás que usar ambas técnicas de conducción según la zona por la que transites.
- Igual que en Cathedral Rocks Trial II, hay un par de saltos en los que debes girar con antelación para aterrizar bien.



SECTOR 1 Toda la superficie de este sector es asfalto, por lo que tienes que conducir sin derrapes. Aunque encuentres grandes zonas de arena en el interior de alguna curva que te puede servir para atajar no lo hagas.

SECTOR 2 Una zona muy sinuosa de arena donde al salir de una curva tendrás que tomar otra igual de sentido contrario. Para sobrevivir a esta zona, debes dominar los derrapes suaves enlazados.

29 | TAHITI MAZE

CIRCUITO MIXTO ASFALTO/TIERRA

Longitud **3.60 km** | Desnivel **55.3 m.** | Dificultad **Media**

CONFIGURACIÓN DEL COCHE

1. Sube la altura de la carrocería. **2.** Ablanda las suspensiones.
3. Incrementa la intensidad de frenado de las ruedas delanteras.
3. Reduce un poco la relación de marchas.

CONSEJOS BÁSICOS

- Un circuito muy largo, donde debes dominar los derrapes intensos para tomar las orquillas de arena que suceden a rectas en las que conseguirás una buena velocidad.
- Presta mucha atención, ya que el coche puede hacer un trompo en la trazada de estas curvas.

1

M

Salto

2

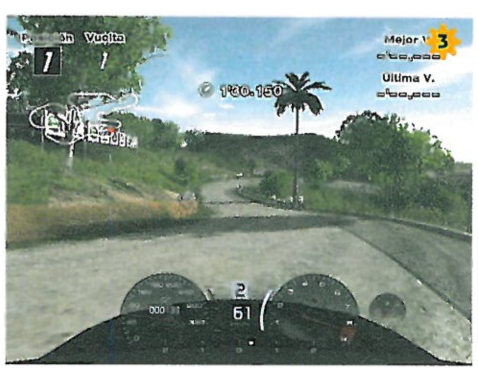
3



SECTOR 1 Este sector de asfalto es muy sencillo y rápido. No hagas derrapes en las curvas y conduce como lo harías en condiciones normales.



SECTOR 2 Si corres en circuito normal la pendiente ascendente no te causará ningún problema. Sin embargo, en sentido inverso ten cuidado, porque el coche se lanza.



SECTOR 3 Ten en cuenta la pendiente descendente, ya que el coche se lanzará y tendrás que frenar antes de tomar las horquillas.

Mejor zona para adelantar B Boxes ! Zona peligrosa

GRAND CANYON | 30

CIRCUITO DE TIERRA

Longitud **3.54 km** | Desnivel **58.4 m.** | Dificultad **Alta**

CONFIGURACIÓN DEL COCHE

1. Sube la altura de la carrocería.
2. Ablanda la suspensión del coche.
3. Reduce bastante la relación de marchas.

CONSEJOS BÁSICOS

- Sin lugar a dudas, es el rally más complicado de todos.
- Es un circuito con todo tipo de curvas y tendrás que dominar a la perfección los derrapes.
- Intenta no desconcentrarte con el público que salta a la pista y evita circular por los márgenes, porque te frenarás.

1

M

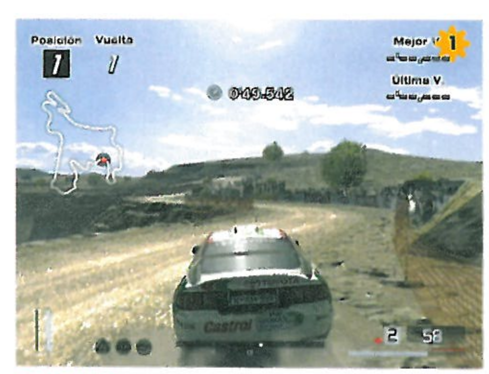
3

2

Salto

Salto

Salto



SECTOR 1 Es el sector más complicado, debido a las numerosas curvas consecutivas con pequeños cambios de desnivel que complican aún más los derrapes. Ten cuidado y, sobre todo, mantén la concentración.



SECTOR 2 Tras la recta tendrás que frenar con antelación, porque la arena hace que los frenos pierdan eficacia. Cuidado con el salto si conduces en sentido inverso, ya que volarás y te empotrarás en el exterior de la curva.



SECTOR 3 Horquillas consecutivas ciegas y con trazo muy estrecho. Retrasa el adelantamiento a otro sector. Haz que la parte trasera del coche golpee al final del derrape en el exterior de las curvas para ganar empuje.

31 | ICE ARENA

CIRCUITO DE NIEVE

Longitud **1.04 km** | Desnivel **0.0 m.** | Dificultad **Alta**

CONFIGURACIÓN DEL COCHE

1. Simplemente, reduce muchísimo la relación de marchas.

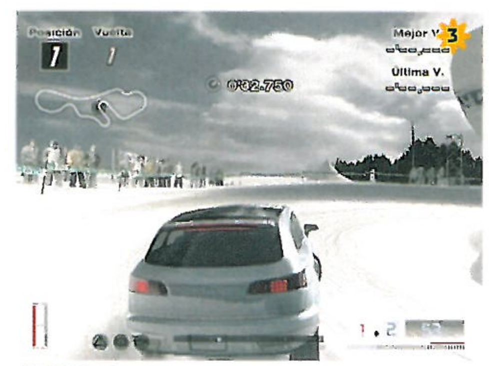
CONSEJOS BÁSICOS

- Circuito muy corto pero dificilísimo por las curvas cerradas sobre una nieve tremendamente deslizante.
- Intenta no alargar demasiado las derrapadas y evita que el coche se vaya al exterior de las curvas.

SECTOR 1 Una curva muy larga que exige un derrape no demasiado angulado para mantener una velocidad alta.



SECTOR 2 Ten mucho cuidado en la sucesión de curvas cerradas, ya que un mal uso del acelerador en los derrapes puede provocar un trompo.



SECTOR 3 Frena intensamente antes de tomar la horquilla del circuito y no uses el freno de mano para forzar el derrape, ya que puedes sufrir un trompo.



SECTOR 4 Traza la chicane con dos derrapes muy suaves. Un golpe en esta zona te hará perder mucho tiempo y podrás ser adelantado justo antes de llegar a meta.

CHAMONIX | 32

CIRCUITO DE NIEVE

Longitud **3.22 km** | Desnivel **60.0 m.** | Dificultad **Alta**

CONFIGURACIÓN DEL COCHE

1. Ablanda las suspensiones ligeramente y reduce la relación de marchas.

CONSEJOS BÁSICOS

- Aunque sea un circuito de nieve que requiere neumáticos especiales para esta superficie, una buena parte del circuito discurrirá por asfalto.
- Es importante que cambies la forma de conducción según la superficie y aceleres el ritmo en asfalto.

SECTOR 1 Aprovecha el asfalto para acelerar el ritmo sin hacer derrapes. No te salgas del trazado, ya que en los márgenes hay nieve que harán patinar el coche.



SECTOR 2 En medio del túnel volverás a pisar nieve, así que recupera la conducción de rally con derrapadas para trazar las curvas. Al final del sector, encontrarás unos metros de asfalto.



SECTOR 3 Nieve muy intensa con fuerte pendiente ascendente que te obligará a acelerar a fondo para forzar los derrapes



SECTOR 4 Ten cuidado con la pendiente descendente ya que, aunque no lo parezca, antes de empezar a derrapar tienes que frenar.

33 | TSUKUBA

CIRCUITO DEL MUNDO

Longitud **2.04 km** | Desnivel **5.3 m.** | Dificultad **Alta**

CONFIGURACIÓN DEL COCHE

1. Reduce la altura del coche.
2. Endurece las suspensiones para que el coche se comporte mejor en las curvas.

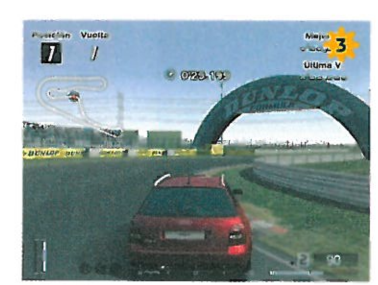
CONSEJOS BÁSICOS

• Un circuito muy técnico, ya que está compuesto de todo tipo de curvas en un trazado liso y sin peligrosos cambios de rasante. Todo esto hace que sea ideal para pilotos noveles.
• Sin embargo, puede resultar muy complicado si corres con el suelo húmedo, ya que el coche se deslizará muchísimo y tendrás que reducir muchísimo el ritmo.

SECTOR 1 Frena intensamente al terminar la pequeña cuesta que hay antes de la curva e intenta el adelantamiento si estás cerca del coche que te precede.



SECTOR 2 Pisa los pianos de la suave chicane sin soltar el acelerador, pero no te despistes, ya que la última curva del sector es bastante cerrada.



SECTOR 3 Frena con suavidad para tomar la primera curva del sector y pasa por encima de su piano interno. Es muy importante que salgas rápido de esta curva para tomar la siguiente a tope.



SECTOR 4 Un estupendo punto para adelantar, ya que tendrás que frenar intensamente para tomar esta curva de 180°. Si eres hábil te quitarás a tus rivales.



SECTOR 5 Es el punto más complicado del circuito, ya que debido a la longitud de la curva tendrás que retrasar mucho la trazada. Frena suavemente al comienzo y regula la velocidad con el acelerador.

A Mejor zona para adelantar B Boxes ! Zona peligrosa

FUJI SPEEDWAY (DE LOS 80/90) | 34

CIRCUITO DEL MUNDO

Longitud **4.40 km** | Desnivel **38.1 m.** | Dificultad **Media**

CONFIGURACIÓN DEL COCHE

1. Estira la relación de marchas.
2. Baja la altura del coche.
3. Endurece la suspensión.

CONSEJOS BÁSICOS

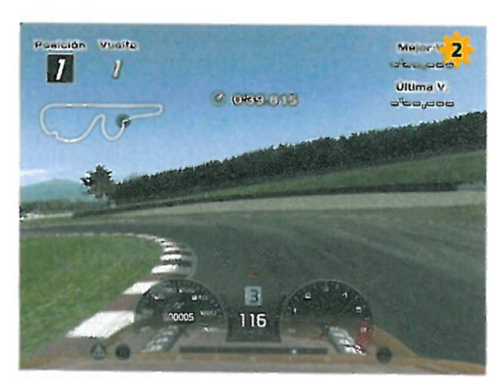
- Un fallo en este circuito te hará perder mucho tiempo por la cantidad de grava y hierba que rodea el circuito.
- Las dos versiones del circuito son casi idénticas, ya que sólo cambiará la trazada de dos pequeñas chicane (ver *).
- Cuidado con la entrada a boxes de este circuito, porque no se ve bien y es un poco laberíntica.

SECTOR 1 Sin lugar es la mejor zona para adelantar, aunque si no frenas lo suficiente da por perdida la carrera ya que perderás muchísimos segundo después en reincorporarte a la pista.

Entrada a boxes complicada

1* La chicane sólo se trazará en la versión de los ´90, aunque se pueda atajar un poco por la hierba (no por el asfalto porque hay muro), no merece la pena arriesgar.

2* La chicane sólo se trazará en la versión de los ´90, aunque esta última te la podrás saltar si atajas por la hierba. Si haces trampa ten cuidado no pierdas el control y acabes empotrado con el muro.



SECTOR 2 Sin lugar es la mejor zona para adelantar, aunque si no frenas lo suficiente da por perdida la carrera ya que perderás muchísimos segundo después en reincorporarte a la pista.



SECTOR 3 Aunque sea una curva muy cerrada su ángulo se irá abriendo a medida que la traces por lo que es importante que comiences a acelerar antes de salir de la curva.



SECTOR 4 Si quieres conservar los neumáticos no fuerces demasiado en este sector. Para superar las enormes curvas regula la velocidad con el acelerador.

35 | INFINEON RACEWAY I (DEPORTIVOS)

CIRCUITO DEL MUNDO

Longitud **4.06 km** | Desnivel **49.8 m.** | Dificultad **Alta**

CONFIGURACIÓN DEL COCHE

1. Reduce la altura para que el coche se pegue al asfalto.
2. Calza unos neumáticos blandos.

CONSEJOS BÁSICOS

- Un circuito sólo apto para profesionales: largo, sinuoso y repleto de cambios de rasante.
- Estudia bien el trazado, ya que hay puntos donde una salida te supondrá la perdida de muchos segundos y otros donde no pasará nada gracias a las extensiones de asfalto.

SECTOR 1 Posiblemente sea una de las zonas más complicadas si eres novato. Respeta la velocidad y haz una buena trazada o la salida de pista está asegurada, ya que son curvas cerradas con tremendos cambios de rasante en mitad de su trazada.

Posible falta de adherencia

Posible falta de adherencia

Posible falta de adherencia



SECTOR 2 Frena más de la cuenta para contrarrestar la pendiente descendente y acelera en su trazado para apurar el enorme ancho de pista de la salida.



SECTOR 3 Aunque sean dos curvas separadas por una pequeña recta, se deben trazar de forma conjunta sin tocar la dirección. Si no frenas lo suficiente al coger la primera no te preocupes, ya que tienes asfalto en el exterior para corregir.



SECTOR 4 Si eres un poco tramposillo, podrás atajar por el camino asfaltado que te encontrarás a tu izquierda, aunque al final tendrás que pasar por la grava, que frena bastante, para volver al circuito.

INFINEON RACEWAY II (DEPORTIVOS) | 36

CIRCUITO DEL MUNDO

Longitud **3.22 km** | Desnivel **49.8 m.** | Dificultad **Alta**

CONFIGURACIÓN DEL COCHE

1. Igual que en el anterior, lo más importante es que el coche se pegue al asfalto. Por lo demás, deja una configuración media.

CONSEJOS BÁSICOS

• Aunque en esta versión te ahorres pasar por un tercio del trazado original del trazado, sigue siendo igual de complicado, ya que no evitarás primer sector.



SECTOR 1 Extrema las precauciones en este sector y respeta a raja tabla la velocidad adecuada del medidor de velocidad. Por muy despacio que vayas, si no haces una buena trazada te saldrás a la hierba debido a los bruscos cambios de rasantes.





SECTOR 2 Pisa el piano interior de la primera curva si tu coche no es demasiado bajo. Si te pasas un poco no pasa nada, ya que hay asfalto en el exterior.



SECTOR 3 Si quieres hacer trampa y atajar por el camino recto de la izquierda y por la grava, intenta manejar un 4x4 para no arriesgar demasiado.



SECTOR 4 No te pegues demasiado al margen izquierdo para tomar la horquilla o correrás el riesgo de entrar en boxes. Si no frenas lo suficiente, encontrarás asfalto en el exterior de la curva.

37 | LAGUNA SECA RACEWAY

CIRCUITO DEL MUNDO

Longitud **3.60 km** | Desnivel **55.0 m.** | Dificultad **Alta**

CONFIGURACIÓN DEL COCHE

1. Alarga sensiblemente la relación de marcha.
2. Reduce la altura.
3. Endurece la suspensión.

CONSEJOS BÁSICOS

- Todo un clásico de *Gran Turismo* que todavía se resiste a los pilotos más expertos.
- Además del famoso tornillo, este circuito resulta muy técnico y complicado, y en él los errores se pagan muy caros debido a los mares de grava que lo rodean.

2

Posible falta de adherencia

Posible falta de adherencia

1

A

B

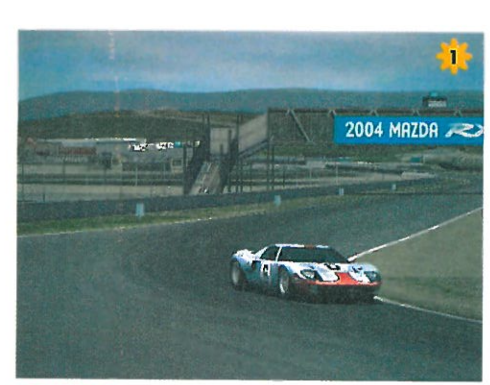
3

A

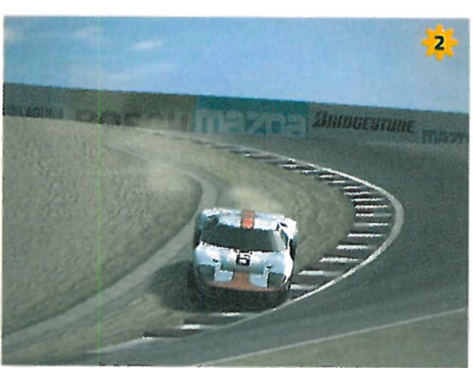
A

A

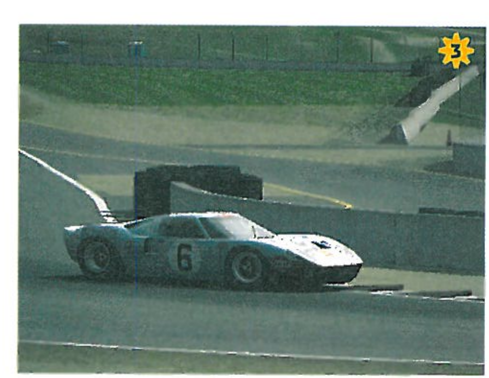
M



SECTOR 1 Aunque no sean curvas muy cerradas, necesitas frenar para reducir el alto ritmo de carrera. Pisa los pianos y haz una trazada perfecta para no tener que frenar en exceso. Es muy importante salir rápido de estas curvas, así que frena antes de tomarlas.



SECTOR 2 Te toparás con una chicane con un impresionante cambio de rasante y una fuerte cuesta abajo que te hace perder adherencia. Tómala muy despacio, ya que casi nunca resulta intentar atajar por medio. El cambio de rasante en la segunda curva te ayudará a trazarla.



SECTOR 3 Pisa el freno a tope para tomar esta curva y pasa por encima del piano interior si tu coche no es demasiado bajo. Si no, saldrás volando y acabarás en la gravilla del exterior de la curva.

A Mejor zona para adelantar B Boxes ! Zona peligrosa

TWIN RING MOTEGI (CARRETERA) | 38

CIRCUITO DEL MUNDO

Longitud **4.80 km** | Desnivel **30.4 m.** | Dificultad **Alta**

CONFIGURACIÓN DEL COCHE

1. Alarga ligeramente la relación de marchas.
2. Baja la altura de la carrocería.
3. Endurece suspensiones.
4. Aumenta el nivel de frenos.

CONSEJOS BÁSICOS

• Un circuito bastante largo, liso y monótono, compuesto de enormes rectas que acaban en curvas muy cerradas que requieren poner al rojo vivo los discos de freno.
• Estas características lo convierten en el mejor circuito para adelantar con apuradas de frenadas.



SECTOR 1 Tanto las dos primeras curvas como las segundas de este sector, están precedidas de dos enormes rectas por lo que tendrás que frenar antes de tomar la 1ª y 3ª y enlazar las trazadas mientras aceleras en la 2ª y 4ª.



SECTOR 2 A medida que avances por el sector, notarás que las curvas son cada vez más cerradas. Ya sabes lo que te toca, ve incrementando la frenada en cada una de ellas.



SECTOR 3 Tras la curva en forma de "U" que te exigirá frenar intensamente y retrasar un poco la trazada, llegarás a una recta que no es la de meta, aunque veas dibujado en el suelo las posiciones de salida. Al final de la recta, aprieta al máximo el pedal de freno para no salirte en la curva de 90º.



SECTOR 4 Aunque la primera curva y la chicane se puedan trazar rápidamente, sobre todo si apuras bien los pianos, debes tener cuidado con la falta de visibilidad provocada con los destellos del Sol.

39 | TWIN RING MOTEGI ESTE

CIRCUITO DEL MUNDO

Longitud **3.42 km** | Desnivel **30.4 m.** | Dificultad **Alta**

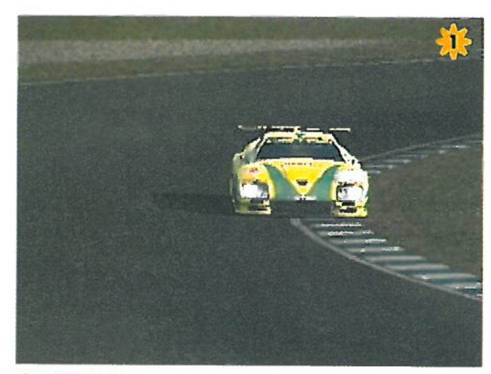
CONFIGURACIÓN DEL COCHE

1. Baja la altura de la carrocería.
2. Endurece las suspensiones.
3. Aumenta el nivel de frenos.

CONSEJOS BÁSICOS

• Si dominas el trazado del circuito Twin Ring Carretera no tendrás ningún problema, ya que éste comparte gran parte de su trazado.
• Una de las diferencias más notables es el cambio de recta de meta y de boxes.

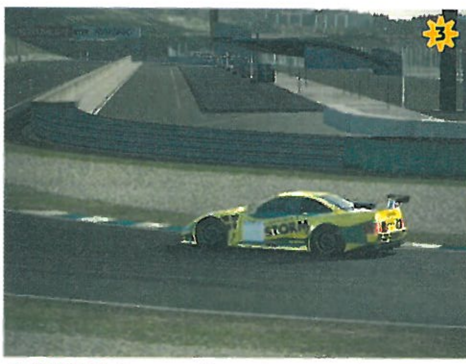
3 A B 2 M A 1 A



SECTOR 1 Si sabes trazar bien la sucesión de curvas, tan sólo tendrás que frenar en la primera y en la penúltima curva. No frenes en la última o perderás muchas décimas en la aceleración de la recta que hay a continuación.



SECTOR 2 Según vayas tomando las curvas, verás cómo poco a poco su ángulo es mayor y se van haciendo gradualmente más complicadas. No te confíes y pisa cada vez más el freno si no quieres salirte.



SECTOR 3 Frena con tiempo (no merece la pena apurar) y retrasa la trazada un poco. Haciendo esto conseguirás salir rápido de la curva y encarar con máxima aceleración la recta de meta.

Ⓐ Mejor zona para adelantar Ⓑ Boxes ⓘ Zona peligrosa

TWIN RING MOTEGI OESTE | 40

CIRCUITO DEL MUNDO

Longitud **1.49 km** | Desnivel **3.1 m.** | Dificultad **Baja**

CONFIGURACIÓN DEL COCHE

1. Baja la altura de la carrocería. **2.** Endurece las suspensiones.
3. Incrementa el nivel de frenado. **4.** Reduce ligeramente la relación de marchas.

CONSEJOS BÁSICOS

• Un circuito muy sencillo y corto sin ninguna dificultad. Con apenas 6 curvas, la única dificultad estriba en el mayor desgaste que sufrirán las ruedas izquierdas, ya que 5 de las 6 son a derechas.



SECTOR 1 Enlaza la trazada de las dos curvas y ten cuidado en la trazada de la primera, ya que no hay piano interno.



SECTOR 2 Frena antes de tomar la chicane, apura los pianos y acelera a lo largo de todo su recorrido.



SECTOR 3 La única dificultad que puedes encontrar es la falta de visibilidad por el Sol a la salida de la segunda curva

TWIN RING SUPER SPEEDWAY | 41

CIRCUITO DEL MUNDO

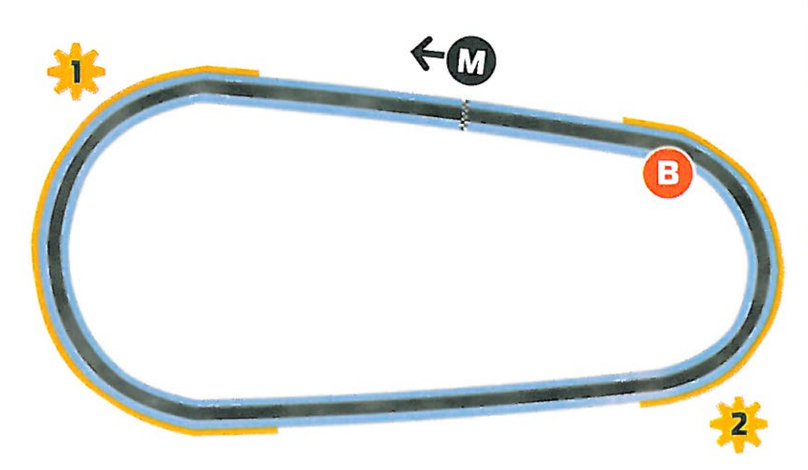
Longitud **2.41 km** | Desnivel **3.0 m.** | Dificultad **Baja**

CONFIGURACIÓN DEL COCHE

1. Baja la altura de la carrocería.
2. Endurece las suspensiones.
3. Estira la relación de marchas.

CONSEJOS BÁSICOS

• Aunque sea muy parecido al "circuito de prueba", éste es mucho más corto y técnico, ya que su segunda curva posee un ángulo más cerrado.





SECTOR 1 Lleves el coche que lleves, podrás trazarla a tope. Usa el peralte y no sobrepases la franja blanca del interior. Olvídate de la trazada normal y circula por la derecha de la línea blanca.



SECTOR 2 Aunque también esté peraltada es mucho más cerrada y corta, por lo que tendrás que hacer una trazada normal y frenar si llevas un coche muy potente.

42 | CIRCUITO DE SUZUKA

CIRCUITO DEL MUNDO

Longitud **5.81 km** | Desnivel **40.0 m.** | Dificultad **Alta**

CONFIGURACIÓN DEL COCHE

1. Baja la carrocería del coche.
2. Endurece la suspensión.
3. Alarga un poco las marchas.

CONSEJOS BÁSICOS

- Aunque su trazado sea ancho y liso es uno de los circuitos más largos, completos y difíciles de *Gran Turismo*.
- Si quieres practicar todo tipo de curvas para mejorar tu técnica de conducción, éste es el mejor circuito.





SECTOR 1 Si llevas un coche muy potente, debes frenar en la trazada de la primera curva para no salirte en la segunda. Si los neumáticos están muy desgastados, adelanta la frenada y hazla más suave. Hasta que termine el sector que está en cuesta arriba, debes regular la velocidad con el acelerador y hacer buenas trazadas. En cuanto acabes una curva, colócate en el otro lado de la carretera para tomar la siguiente.



SECTOR 2 Frena y pasa por encima de los pianos de las dos primeras curvas. Para afrontar la horquilla, frena intensamente y fuerza el adelantamiento, ya que es una de las zonas más fáciles del circuito para intentarlo. Intenta salir rápido de esta curva si no necesitas adelantar.



SECTOR 3 Aunque parezcan dos curvas sencillas no lo son tanto. Retrasa la trazada para poder apurar los pianos internos y externos e intenta unir la trazada de la primera y la segunda.



SECTOR 4 Además de ser la chicane más cerrada de todos los circuitos es ciega, por lo que no la verás hasta que no estés sobre ella. Por si fuera poco, llegarás a una velocidad muy alta debido a la enorme recta y no podrás atravesarla, porque hay muro en medio.

Ⓐ Mejor zona para adelantar Ⓑ Boxes ⓘ Zona peligrosa

SUZUKA ESTE | 43

CIRCUITO DEL MUNDO

Longitud **2.24 km** | Desnivel **33.6 m.** | Dificultad **Baja**

CONFIGURACIÓN DEL COCHE

1. Reduce la relación de marchas ligeramente.
2. Baja la altura del coche para una mayor estabilidad.



SECTOR 1 Frena en la trazada de la primera curva si llevas un coche muy potente para no salirte en la segunda. Si los neumáticos están desgastados, suaviza la frenada para no perder el control.

Posible falta de adherencia

CONSEJOS BÁSICOS

• Un circuito corto pero intenso, compuesto de sucesión de curvas donde es importante que sepas regular la velocidad con el acelerador.



SECTOR 2 La pendiente ascendente te ayudará a regular la velocidad óptima, así que no abuses del freno, ya que puedes perder mucho tiempo.



SECTOR 3 Frena antes de tomar la primera curva para acelerar a su salida y tomar a tope la segunda curva, que da entrada a la recta de meta.

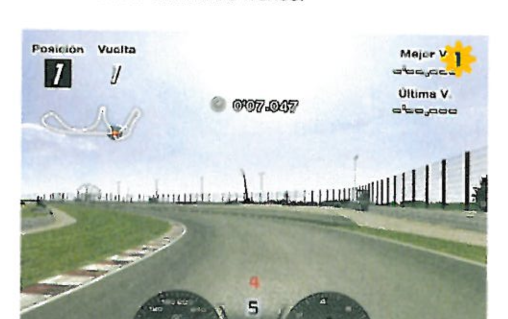
44 | SUZUKA OESTE

CIRCUITO DEL MUNDO

Longitud **3.47 km** | Desnivel **14.2 m.** | Dificultad **Alta**

CONFIGURACIÓN DEL COCHE

1. Estira la relación de marchas.
2. Intensifica el nivel de frenos.



SECTOR 1 Haz una trazada perfecta para trazar una de las curvas más rápidas de todos los circuitos de *GT*. Si la adherencia de tus neumáticos no es buena, frena más de la cuenta para tomarla sin riesgo.

CONSEJOS BÁSICOS

- Esta zona del circuito de Suzuka contiene la parte más técnica y complicada, por lo que no resulta apto para principiantes.
- Como podrás comprobar no tiene entrada a boxes, pues sólo se disputa en carreras cortas.





SECTOR 2 Frena intensamente, ya que son dos curvas cerradísimas. No unas la trazada, ya que son dos curvas muy cerradas que requieren frenadas independientes aunque estén muy próximas.



SECTOR 3 Frena y pasa por encima de los pianos de las dos primeras curvas. Para afrontar la horquilla, frena intensamente y fuerza el adelantamiento, ya que es una de las zonas más fáciles para intentarlo.



SECTOR 4 Aunque parezcan dos curvas sencillas no lo son. Retrasa la trazada para poder apurar los pianos internos y externos e intenta unir la trazada de ambas.

A Mejor zona para adelantar B Boxes ! Zona peligrosa

FUJI SPEEDWAY 2005/GT | 45

CIRCUITO DEL MUNDO

Longitud **4.56 km** | Desnivel **37.0 m.** | Dificultad **Alta**

CONFIGURACIÓN DEL COCHE

1. Aumenta muy poco la relación de marchas.
2. Baja la altura del coche.
3. Endurece la suspensión.

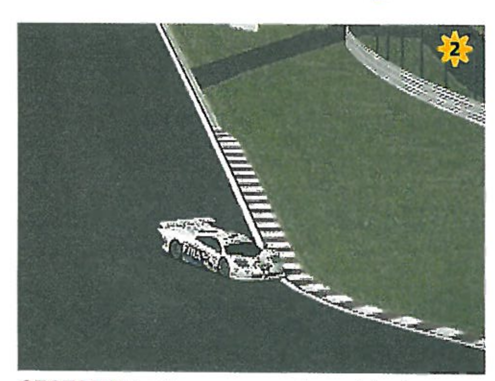
CONSEJOS BÁSICOS

- En los exteriores de las curvas encontrarás asfalto que impedirá que pierdas mucho tiempo si te sales del trazado.
- Esto es bastante importante, ya que se trata de un circuito muy complicado en el que te saldrás a menudo si no estás muy atento y no tienes una buena técnica de conducción.

SECTOR 1 Tras la enorme recta debes frenar a tope. Ten cuidado, porque la ligera pendiente descendente hace menos efectiva la frenada. La segunda curva del sector puedes tomarla con el acelerador pisado a fondo.

! Curva muy complicada

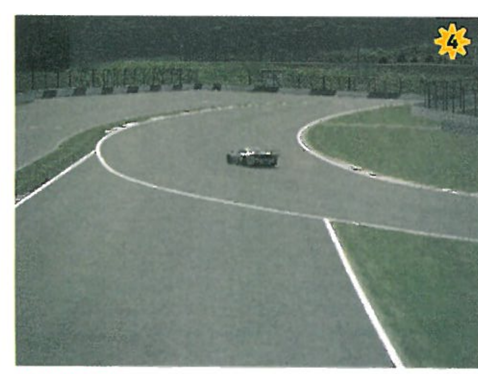
1* Esta chicane se traza sólo en la versión GT del circuito. Ni se te ocurra atajarla, porque hay un muro en medio.



SECTOR 2 Tras la enorme curva larga, debes frenar intensamente para trazar una curva cuyo ángulo decrece, por lo que debes frenar al principio y acelerar a medida que se abre.



SECTOR 3 Sucesión de curva con ligeros peraltes que no ayudan para nada y que te impedirán ver la trazada. Cuidado con la penúltima curva con cambio de ángulo, en la que debes retrasar mucho la trazada.



SECTOR 4 Las dos últimas curvas del circuito son las más complicadas, ya que tienen un cambio de ángulo que dificultan mucho la trazada. Retrasa muchísimo la trazada y controla la velocidad con el acelerador.

46 | NÜRBURGRING NORDSCHLEIFE

CIRCUITO DEL MUNDO

Longitud **20.83 km** | Desnivel **300.0 m.** | Dificultad **Alta**

CONFIGURACIÓN DEL COCHE

1. Alarga la relación de marchas.
2. Baja la altura sin tocar la suspensión.

CONSEJOS BÁSICOS

- Un circuito tremendamente largo donde dar una vuelta puede llevarte hasta 10 minutos.
- Es prácticamente imposible de memorizar, ya que está compuesto por sucesiones continuas de curvas rápidas muy semejantes.
- Como el trazo es muy estrecho, aprovecha las rectas para adelantar y las escasas curvas cerradas.



SECTOR 1 Ten cuidado, la altísima velocidad y el cambio de rasante te obligarán a frenar mucho para no salirte en la curva cerrada. Tras la fuerte pendiente descendente, frena para no salirte en la curva que hay al final de la recta.



SECTOR 2 Toda esta zona está en fuerte pendiente descendente, por lo que el coche se lanzará y la frenada no será tan efectiva. Tienes que tenerlo en cuenta o el vehículo se descontrolará.



SECTOR 3 Dos curvas muy cerradas que te harán cambiar el ritmo de carrera. Aprovecha el peralte interior de la segunda curva para trazarla más rápido.



SECTOR 4 Usa con suavidad la dirección en esta zona de baches y desniveles bruscos, ya que un volantazo puede acabar muy mal. La última curva estará peraltada por el interior, igual que la última curva del sector 2, así que aprovéchalo.

A Mejor zona para adelantar **B** Boxes **!** Zona peligrosa

SARTHE I/II | 47

CIRCUITO DEL MUNDO

Longitud **13.65 km** | Desnivel **37.3 m.** | Dificultad **Media**

CONFIGURACIÓN DEL COCHE

1. Aumenta mucho la relación de marchas.
2. Intensifica los frenos.
3. Reduce la altura.
4. Endurece suspensiones.

CONSEJOS BÁSICOS

- Uno de los circuitos más largos de *GT*.
- Si quieres ganar esta carrera, es importantísimo que tu coche sea el más potente.
- Tienes que ser muy suave con la dirección para no perder el control a las altísimas velocidades que se alcanzan.

1-2 ✱ Estas dos chicane sólo se trazan en la versión "Sarthe I". Aunque no puedes hacer un recto porque hay muros, sí podrás atajar por la arena aunque corres el riesgo de perder el control. Tú decides.



SECTOR 1 No conduzcas cerca de los márgenes porque hay gravilla que no se ve y que frena. Al final de la recta hay un suave giro a derechas que te servirá para orientarte en la frenada de la curva cerrada siguiente.



SECTOR 2 El trazo se estrecha y te encontrarás con curvas medias que te obligarán a reducir el ritmo. Es preferible decelerar un poco que chocar.



SECTOR 3 Cuidado con las chicanes de este sector, ya que te pueden sorprender si no estás atento. Aunque puedas intentar tomarlas rectas y atajar por la arena no te lo recomendamos, porque puedes perder el control.

TRUCOS Y SECRETOS

A continuación te ofrecemos algunos consejillos para que te sea más fácil sacarle el jugo a *Gran Turismo 4*. Te daremos algunas nociones muy básicas de conducción, algunos truquillos mecánicos y algunas pistas sobre dónde encontrar los mejores coches.



1 | LISTEZAS AL VOLANTE







1 CONTROLA EL CAMBIO DE MARCHAS EN AUTOMÁTICO

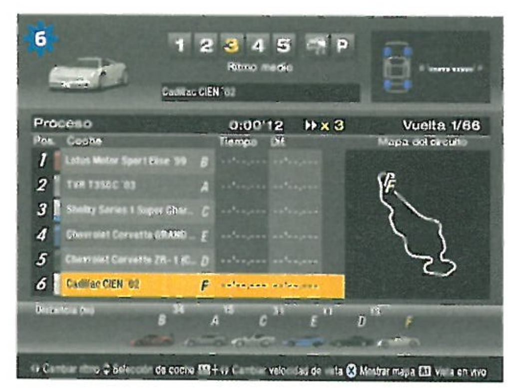
Aunque escojas el cambio automático, **podrás controlar el desarrollo de las marchas** durante la carrera. Si quieres mantener una velocidad y evitar que se cambie automáticamente, mantén pulsado R2. Puede ser muy útil si ves que el modo automático no es eficaz en una zona del trazado, por ejemplo, si en una cuesta cambia de marcha antes de tiempo.

2 UTILIZA EL ÓXIDO NITROSO (NOS)

Por tan sólo 5.000 Cr. podrás comprar en el apartado de componentes del concesionario una bombona de NOS. Gracias a ella conseguirás un **aporte extra de potencia temporal** en carrera pulsando R1. Aunque sólo se note en los coches de poca potencia, puede ser muy útil para forzar los adelantamientos por aceleración al salir de una curva. Pero no abuses de él, ya que su duración es limitada. Se rellenará al comienzo de cada carrera o en la entrada a boxes.







3 ESTÁMPATE SIN MIEDO

Aunque la maniobra no sea muy técnica, en las **curvas cerradas de circuitos urbanos** que suceden a enormes rectas no uses el freno y estámpate con los guardarraíles que limitan la trazada. Usa suavemente el freno de mano para que el coche se gire y evitarás quedarte clavado. Ganarás tiempo.

4 ELIMINA RIVALES

Si hay un piloto en carrera al que no puedes adelantar, espera a la trazada de una curva cerrada que tenga en su exterior un mar de grava, no frenes y **golpéale por detrás para que se salga**. Aunque no es muy deportivo, es eficaz.

5 EL ROCE CON LA NIEVE TE DARÁ LA VICTORIA EN ICE ARENA

Si coges el Nissan Skyline GT-R V-spec II Nur y lo mejoras al máximo, **podrás correr pegado a uno de los márgenes del circuito**. Como tiene mucha potencia, el coche apenas se frenará y podrás trazar las curvas cerradas por el exterior sin girar la dirección a una velocidad muy alta. Ten cuidado para que la parte delantera del coche no golpee el margen del circuito o te sancionarán.

6 MULTIPLICA LA VELOCIDAD DE CARRERA Y DE LAS REPETICIONES

Es importante que en las carreras de resistencia aproveches la opción para que la carrera discurra el triple de rápido del modo B-Spec.







Para ello pulsa **R1 para ver la pantalla donde aparece todos los datos de carrera y pulsa L1 + ← x3**. Ten en cuenta que sólo servirá si permaneces en esta pantalla, ya que si cambias a la vista de la carrera la velocidad volverá automáticamente a ser normal. Cada vez que el coche entre en boxes, repite la operación.
Si quieres, puedes también hacer lo propio viendo las repeticiones de la carrera pulsando L3.

7 CONOCE TUS POSIBILIDADES CON LOS PUNTOS A-SPEC Y B-SPEC

En los primeros instantes de carrera aparecerán en la pantalla los **puntos A o B Spec** que te darán si consigues la victoria según la modalidad de carrera que hayas escogido. Ojea la tabla que tienes abajo para saber las oportunidades que tendrás de alzarte con la victoria **(* Tabla 1)**:

8 GANA LA LARGUÍSIMA CARRERA FORMULA GT Y LAS PRUEBAS DE RESISTENCIA

Para no soportar las largísimas **carreras de resistencia usa el modo B-Spec**. En este modo, puedes dirigir a un piloto con simples órdenes, como el ritmo que debe seguir, cuándo debe adelantar y repostar...
Asegúrate de que tu coche es mucho más potente que el de tus rivales para tener segura la victoria, ordénale a tu piloto un ritmo 4 y pulsa ▲ para que el conductor adelante siempre que se acerque a un piloto rival.
Puedes despreocuparte por los repostajes, ya que entrará cuando las gomas estén muy desgastadas y las opciones de boxes escogidas serán las estándar si a los 5 segundos de la parada no cambias nada.
Para ganar las carreras de fórmula GT y otras de resistencia que sean muy disputadas, **conduce al principio en el modo A-Spec** para adelantar a tus rivales y distanciarte de ellos **y cambia al modo B-Spec en el primer repostaje** para que el piloto automático finalice la carrera.

9 ESPECULA CON LOS PUNTOS DE LOS CAMPEONATOS PARA GANAR EN EL MENOR TIEMPO POSIBLE

Si quieres ganar los campeonatos más largos, como el Fórmula GT, en el menor tiempo posible debes especular con los puntos de la clasificación general. Coge una calculadora, gana las primeras carreras y **cada vez que aventajes en 10 puntos** al segundo clasificado podrás saltarte una carrera del campeonato sin perder el primer puesto.

10 AYUDA PARA SUPERAR LAS LICENCIAS

Si te resulta muy complicado superar una prueba de las licencias, **pulsa R3** al comienzo de éstas para conocer cuál es la trazada correcta y el momento en el que tienes que frenar.

A SPEC	B SPEC	CONDICIONES * Tabla 1
1 a 20	1 a15	Carrera muy sencilla.
De 20 a 70	de 15 a 40	Carrera interesante aunque ganarás si no eres muy malo.
De 70 a 120	de 40 a 80	Carrera muy disputada donde es importante que pilotes bien para ganar.
120 a 250	80 a 250	Será muy difícil ganar, casi imposible.

2 | LA MECÁNICA MÁS BÁSICA

1 MÁS POTENCIA AL MEJOR PRECIO

Si quieres que tu coche aumente de potencia entre 20 y 50 CV, entra en GT auto y **cambia el aceite** por tan sólo 50 Créditos. Y recuerda que cuando veas que el indicador de aceite de tu coche se enciende, debes cambiárselo para que el motor rinda al máximo.

2 COMPONENTES BUENOS, BONITOS Y BARATOS

Si no dispones de muchos Créditos y quieres mejorar tu coche, existen una serie componentes bastante baratos, pero que aumentarán de manera importante las prestaciones de tu vehículo. Son estos:

* 2.1 Escape y filtro de aire de competición (4.600 Cr. aprox.).
* 2.2 Chip de potenciación (1.250 Cr. aprox.).
* 2.3 Kit de frenos de competición (4.600 Cr. aprox.).
* 2.4 La etapa 1 del turbo (4.600 Cr. aprox.).
* 2.5 El intercooler de competición grande (2.700 Cr. aprox.).
* 2.6 Reducción de peso nivel 1 (1.100 Cr´s aprox.).





3 TRANSMITE LA POTENCIA DEL MOTOR A LAS RUEDAS

Si el coche está al máximo de potencia y te sobran Créditos, debes instalar los **componentes de transmisión** para que toda esa potencia se transmita a las ruedas y puedas exprimir al máximo el coche.

4 LA DIFÍCIL ELECCIÓN DE NEUMÁTICOS

Uno de los aspectos clave para ganar las carreras es la correcta elección de neumáticos, ya que el coche se comportará mejor y será vital para la victoria:

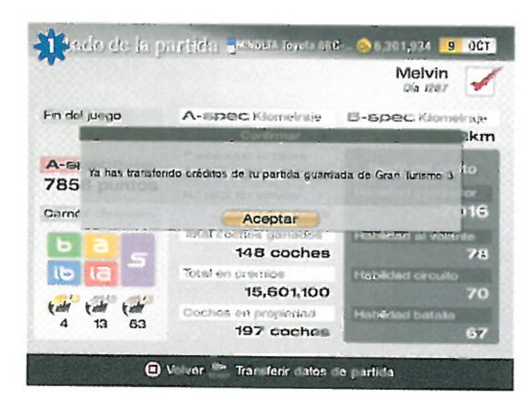
* 4.1. Si puedes, escoge neumáticos de carrera.
* 4.2. Instala neumáticos más duros en las ruedas motrices, ya que sufrirán mayor desgaste.
* 4.3. Si apenas tienes que dar 2 ó 3 vueltas, escoge neumáticos de carrera de clasificación.
* 4.4. Si compites en pruebas de resistencia, usa neumáticos de carrera extra duros.
* 4.5. Si la carrera tiene de 5 a 10 vueltas, usa neumáticos medios.



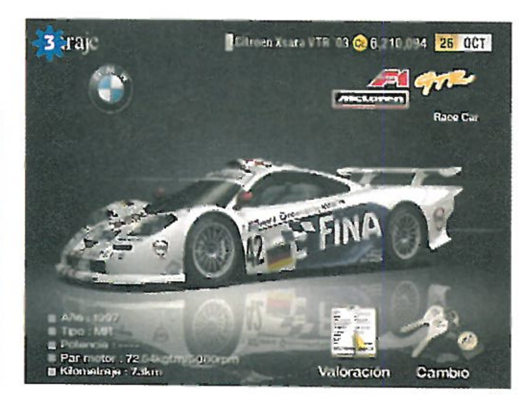




LOS PEQUEÑOS DETALLES 3







1 APROVECHA LOS CRÉDITOS DEL GT3 Y LOS CARNÉS DE GRAN TURISMO PROLOGUE

* Si tienes una partida grabada de *GT3* en la que tienes **100.000 Cr.**, puedes traspasarlos a tu partida de *GT4*. Sólo puedes hacerlo una vez... y no se puede hacer trampa copiando partidas. ¡Ya los hemos intentado!
* Si fuiste de los que no pudiste esperar a la salida de *GT4* y jugaste a *GT Prologue*, ten en cuenta que también podrás aprovechar las **licencias** obtenidas. Para todo ello, entra en el menú "Estado" de tu casa y pulsa Start.

2 EL MEJOR COCHE PARA EMPEZAR A CORRER

Si sólo dispones de 10.000 Cr. al comienzo y no sabes qué coche comprar, pásate por el mercado de segunda mano y hazte con el **Mitsubishi Lancer Evolution GSR ´92**.

3 CRÉDITOS EXPRESS

A continuación, te ofrecemos dos formas de conseguir muchos créditos en poco tiempo:

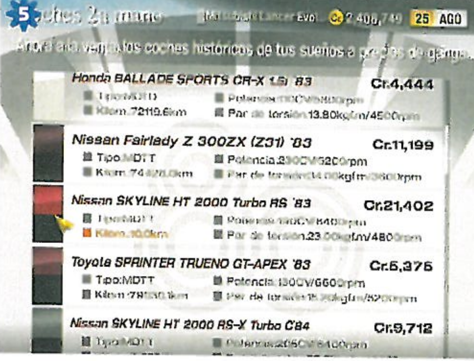
* **En 10 minutos aproximadamente para principiantes:** corre el rally de Capri fácil y vende el coche de recompensa. Obtendrás 275.600 Cr.
* **En 25 minutos aproximadamente para pilotos expertos:** corre el campeonato europeo Deum. Teurenwagen Meisterschaft y vende el coche de recompensa. Obtendrás en total 820.000 Créditos.

4 MUÉVETE RÁPIDAMENTE POR EL MAPA DE GT

Muévete como pez en el agua por el mapa del modo GT pulsando **L1 para ir a "casa" y R1 para ir al "concesionario"** de la marca del coche que llevas. Por otro lado, **si pulsas Start** en menú principal de "casa" accederás directamente al menú de "configuración del coche".







5 COCHES SEMINUEVOS

Si te das una vuelta por el mercado de segunda mano, verás que hay coches que se **venden con sólo 10 km**. Aunque su precio sea mayor que los que se venden con muchos kilómetros, su estado es prácticamente el mismo que si los compraras nuevos.

6 LAS JOYAS NEGRAS DEL MERCADO DE 2ª MANO

Si no eres capaz de ganar los campeonatos donde se te recompensa con grandes turismos, o no tienes dinero para comprarlos nuevos, repasa cada semana el mercado de segunda mano, ya que puedes encontrar grandes turismos por precios que rondan el millón de créditos. Eso sí, sin publicidad y de color negro. Son éstos:

- **Toyota GT One Race Car**
- **Mazda 787B**
- **Nissan R390 Race Car**
- **Nissan R92CP Race Car**

7 DESBLOQUEO DE LOS CIRCUITOS PARA EL MODO ARCADE

Si quieres correr en todos los circuitos de GT en el modo Arcade, antes tendrás que cumplir el día 351 del modo GT. A continuación tienes el listado de los días en los que irán apareciendo los circuitos que en principio tienes bloqueados para correr en el modo Arcade:

Consulta la Tabla 2 *.

8 LOS PORCENTAJES DEL JUEGO

A medida que avances ganando carreras, tendrás tus pequeñas recompensas:

25%: podrás participar en las carreras de resistencia y Audi Nuvolari Quattro '03.

50%: obtendrás en Jaguar XJ-R9 Race Car.

100%: obtendrás el Formula GT (Black Version).

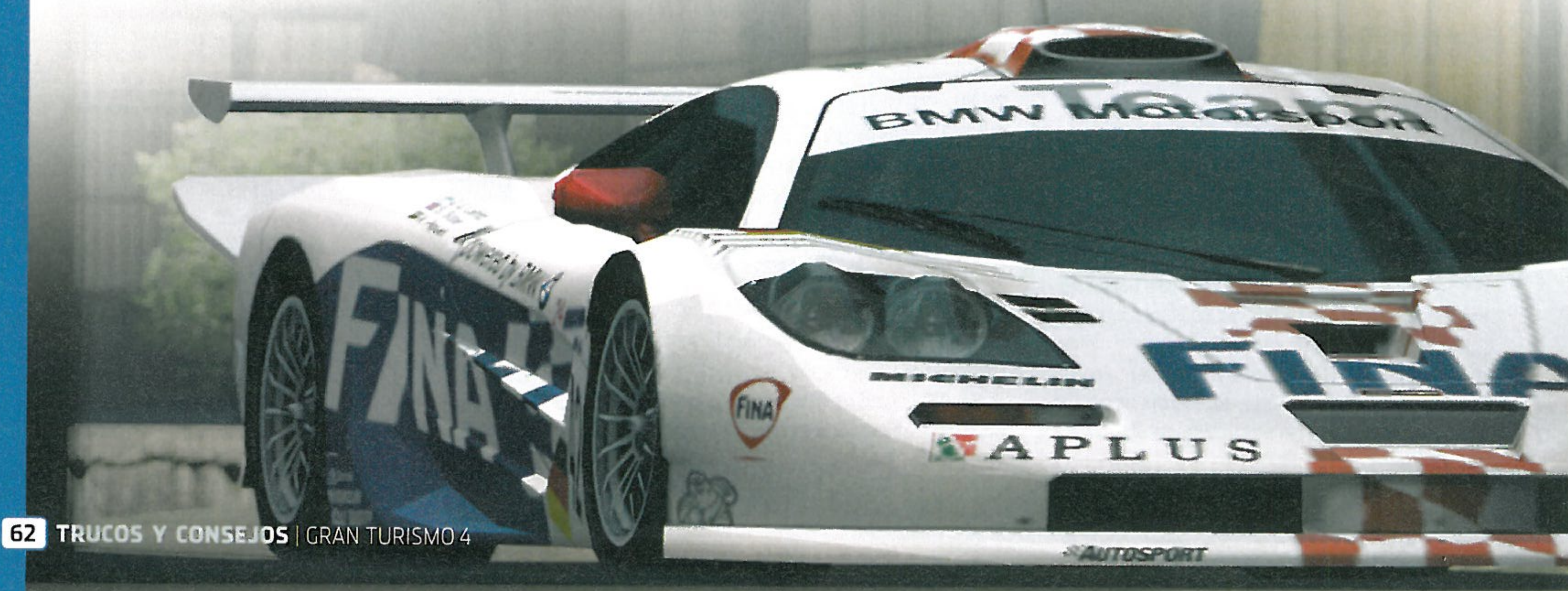


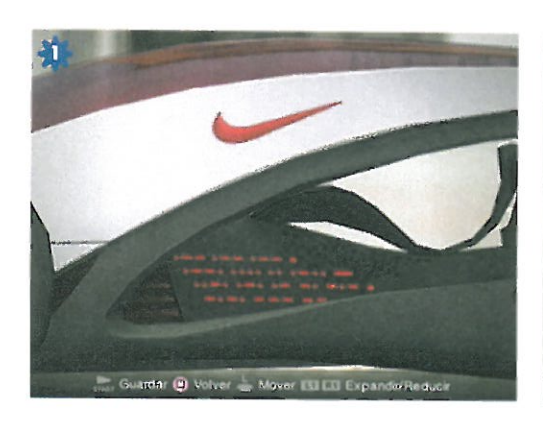
DÍA	CIRCUITO * Tabla 2
15	Deep Forest Raceway.
29	Opera Paris.
43	Fuji Speedway ´80.
57	Special Stage Route 5.
71	Suzuka
85	Twin Ring Motegi circuito corto este
99	Grand Valley Speedway.
113	Hong Kong.
127	Suzuka oeste.
141	Fuji Speedway 2005 GT.
155	Ice Arena.
169	Apricot Hill Raceway.
183	Cote d Azur.
197	Tahiti Maze.
211	Twin Ring Motegi carretera.
225	George V Paris.
239	Cathedral Rocks Trail I.
253	Costa di Amalfitara.
267	Circuito de Sarthe I.
281	Autumn Ring.
309	Infineon Raceway.
309	Chamonix.
323	Fuji Speedway 2005.
337	Tsukuba húmedo.
351	Circuito de Sarthe II.



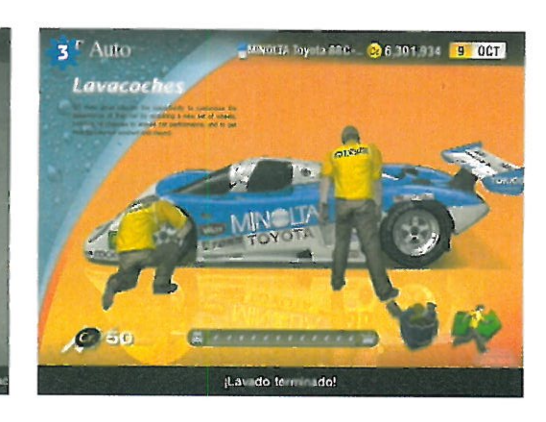












1 INVESTIGANDO SOBRE EL MODELO NIKE

Si observas uno de los laterales del modelo **Nike One ´22**, verás una franja de puntos y rayas en color rojo (podrás verlo muy bien usando el zoom de la sesión fotográfica). Si sabes código morse y lo lees al revés verás que da una dirección de Internet. Vale, te lo traducimos: **www.Phil-Frank.com.** Esta es la página del diseñador Phil Frank que ha creado, además del Saleen 7, el Nike One ´22 para *GT4*.

2 LAS EMPRESAS DE COMPONENTES

Si eres un sibarita del mundo del motor y quieres que tu coche lleve componentes de marcas especializadas del sector, acude a "Empresas de componentes". Antes de nada, ya te advertimos que los componentes están al mismo precio que en el concesionario de la escudería correspondiente y que el coche no mejorará ni más ni menos. Vamos, que sólo es un detalle.

3 LIMPIA EL COCHE

Deslumbra a los espectadores de las carreras con la limpieza de tu coche preferido. Tan sólo necesitas 50 Cr. para que tu coche reluzca como el primer día tras pasar por el lavado automático de GT Auto. Te prometemos que se nota el brillo. Para comprobarlo, puedes hacerle fotos antes y después.

4 NO INTENTES GANAR CRÉDITOS DE FORMA ALTERNATIVA... ES INÚTIL

Si eres un asiduo de *Gran Turismo*, seguramente intentes hacer trampa para conseguir créditos extra utilizando **dos tarjetas de memoria con dos partidas guardadas.** No te molestes, porque esta vez los programadores de *GT4* han sido más listos. Tampoco podrás probar los coches desactivando el modo Autoguardado y reseteando la consola si no te gusta para recuperar los créditos, ya que para equiparte con un coche es obligatorio salvar la partida.

5 VÍDEO FINAL

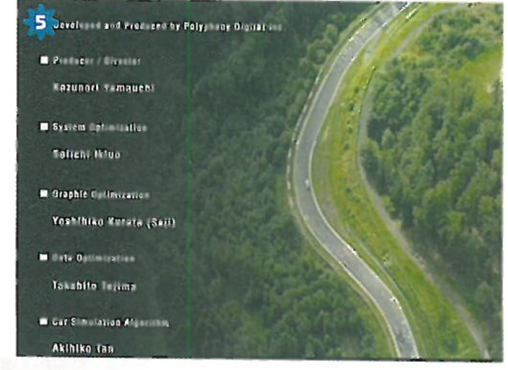
Gana el campeonato profesional Gran Turismo y podrás ver la secuencia final. Aunque resulta un poco monótono, es muy curioso ver a vista de helicóptero todo el recorrido real del enorme circuito alemán de Nürburgring trazado por un Nissan 360Z.
Si quieres volver a verla, sal del modo GT y cárgala desde el menú inicial.

6 TE GUSTA CONDUCIR...PERO ¿CÓMO?

Para extraerle todo el juego a un título como *GT4*, harías bien en plantearte la opción de usar alguno de los volantes que hay en el mercado. El uso de uno de estos periféricos, transforma completamente la experiencia de juego, pues gana en realismo hasta unos límites insospechados, aunque también en dificultad. Para ello, **podrás utilizar cualquiera de los volantes** disponibles en las tiendas, ya usen conector USB o normal, sean Force Feedback o no. Una vez enchufado, podrás activar algunas de las ayudas que hay en el menú de opciones del juego, además de usar cualquiera de las calibraciones por hardware que pueda incluir el propio volante. Entre estás opciones están las siguientes:

* **Dirección activa:** conseguirás suavizar la dirección del volante impidiendo en cierta medida que el coche vaya "cabeceando" de un lado a otro del circuito. Ideal para las primeras horas o cuando la sensibilidad del volante es demasiado alta.
* **Dirección GT Force (sólo disponible para volante GT Force):** hace que la dirección del coche se comporte de una forma más o menos realista. Si quieres sufrir, ponlo en "Simulación".
* **Dirección asistida (sólo para volante Driving Force Pro):** el castigo que inflinge la retroalimentación se suaviza cuando la velocidad aumenta. Así te será más fácil mantener el control en los momentos más delicados.
* **Retroalimentación (sólo para Driving Force Pro):** regularás la intensidad con la que la retroalimentación se hace notar, dependiendo del grado de realismo que quieras disfrutar.





OTRAS FORMAS DE DI

El modo Gran Turismo es tan apasionante que lo normal es que, sin darte cuenta, dejes de lado otros modos de juego y otros detalles que pueden hacerte pasar tan buenos ratos como el modo principal. En estas páginas te contamos qué más cosas tiene Gran Turismo, además de Gran Turismo...

1 | EL MODO ARCADE

Si no quieres complicarte la vida comprando coches, escogiendo componentes o comprobando en qué competiciones puedes correr, éste es tu modo de juego: diversión desde la primera partida.

Antes de correr en alguna de las carreras disponibles en el Modo Arcade podrás elegir cualquiera de los coches del juego (sin desbloquearlos ni nada). Para facilitarte la tarea, podrás optar por buscar el vehículo de tus sueños según la antigüedad o directamente escudriñando en las distintas escuderías.
Eso sí, si quieres catar todos los circuitos del juego, antes debes desbloquearlos en el modo GT, superando una serie de días del calendario. En el apartado de "Secretos y Curiosidades" hemos indicado ya en qué día en concreto se desbloquean todos los circuitos. Pues nada, a disfrutar, que esto es velocidad pura y ni la mecánica ni los créditos te amargarán la diversión.





SFRUTAR DE GT4

SESIÓN FOTOGRÁFICA |2

Si eres un apasionado de la fotografía y los coches bonitos, éste es tu rincón del modo Gran Turismo. Aunque no puedas vender las fotos para obtener créditos, siempre apetece tener un buen recuerdo...





Para hacer la mejor foto, a tu disposición tienes una cámara con todo tipo de zoom y efectos. Con ella podrás retratar tus mejores coches en lugares idílicos. Estas son las claves para triunfar como fotógrafo:

1º: Coloca el coche en el lugar más bello del escenario preseleccionado.

2º: Sitúa la cámara en la posición correcta para abarcar el fondo.

3º: Juega con el zoom y el ángulo de la cámara para encuadrar la instantánea.

4º: Gira las ruedas del coche para conseguir una foto más espectacular y que destaquen las llantas.

5º: Aplica algún efecto para darle un toque personal.

3 | EL TUNING

Si te gusta personalizar tu coche instalando alerones y llantas GT Auto es el sitio al que tienes que acudir en el modo Gran Turismo. Aunque sus posibilidades sean muy limitadas, podrás saciar tu hambre de tuning.

1 GT AUTO, TIENDA DE ALERONES

Si eres un amante del tuning y odias llevar el coche igual que tus competidores, aquí podrás instalar a tus vehículos todo tipo de alerones por el módico precio de 1200 Cr. Podrás elegir el color y la tonalidad, pero como estos alerones son meramente decorativos (no mejoran la aerodinámica), sólo deberás instalarlos cuando te sobren créditos.





2 GT AUTO, TIENDA DE RUEDAS

Otra forma de cambiar el aire de tu vehículo y darle un toque de distinción es comprar alguna de la multitud de llantas de las marcas más prestigiosas que el juego pone a tu alcance. Como se trata de un capricho de 500 Cr., sólo deberías permitírtelo cuando no necesites la pasta para otras mejoras más urgentes.

3 EMPRESAS DE COMPONENTES

Aunque puedes instalar componentes en el concesionario, también tienes la opción instalar piezas de prestigiosas marcas. Para ello, acude al apartado de empresas de componentes del mapa de *GT* y escoge la marca compatible con tu coche. Te avisamos que los precios y los resultados en las mejoras del coche no variarán con respecto al concesionario.

Si realmente quieres un coche bien equipado y tuneado a la vez, hazte con una buena cantidad de créditos y compra alguno de los coches completos de las empresas de componentes. A continuación te indicamos las características de cada uno de ellos.

3.1 | COCHES TUNEADOS

S2000 Street Version '04 — MD TT AMUSE
Tienda de componentes 50.000 Cr.
Obtenido en —
Potencia Inicial/Final 255CV. / 452CV.
Peso inicial/Final 1190 Kg. / 1011 Kg.

CarbonR (R34) '04 — MD TT AMUSE
Tienda de componentes 250.000 Cr.
Obtenido en —
Potencia Inicial/Final 520CV. / 874CV.
Peso inicial/Final 1123 Kg. / 1123 Kg.

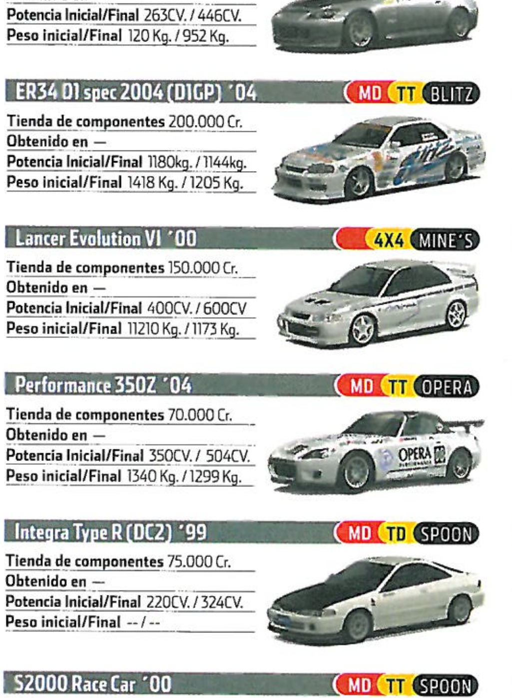
Motorsports Stage II R-32 '04 — 4X4 HPA MOTORS
Tienda de componentes 31.870 Cr.
Obtenido en —
Pot. Inicial/Final 560CV. / 631CV.
Peso inicial/Final 1485 Kg. / 1306 Kg.

Performance S2000 '04 — MD TT OPERA
Tienda de componentes 150.000 Cr.
Obt. en Camp. Extreme- Polyphony Digital Cup.
Potencia Inicial/Final 247CV. / 473CV.
Peso Inicial/Final 930 Kg. / 902 Kg.

Civic Type R (EK) '00 — MD TD SPOON
Tienda de componentes 75.000 Cr.
Obtenido en —
Potencia Inicial/Final 218CV. / 318CV.
Peso inicial/Final 820 Kg. / 820 Kg.

Fit Race Car '03 — MD TD SPOON
Tienda de componentes 50.000 Cr.
Obtenido en —
Potencia Inicial/Final 126CV. / 216CV.
Peso inicial/Final 990 Kg. / 930 Kg.

X540 CHASER '00 — MD TT TOM'S
Tienda de componentes 50.000 Cr.
Obtenido en —
Pot. Inicial/Final 320CV. / 764CV.
Peso inicial/Final 1490 Kg. / 1266 Kg.



S2000 R1 '04 — MD TT AMUSE
Tienda de componentes 150.000 Cr.
Obtenido en —
Potencia Inicial/Final 263CV. / 446CV.
Peso inicial/Final 120 Kg. / 952 Kg.

ER34 D1 spec 2004 (D1GP) '04 — MD TT BLITZ
Tienda de componentes 200.000 Cr.
Obtenido en —
Potencia Inicial/Final 1180kg. / 1144kg.
Peso inicial/Final 1418 Kg. / 1205 Kg.

Lancer Evolution VI '00 — 4X4 MINE'S
Tienda de componentes 150.000 Cr.
Obtenido en —
Potencia Inicial/Final 400CV. / 600CV
Peso inicial/Final 11210 Kg. / 1173 Kg.

Performance 350Z '04 — MD TT OPERA
Tienda de componentes 70.000 Cr.
Obtenido en —
Potencia Inicial/Final 350CV. / 504CV.
Peso inicial/Final 1340 Kg. / 1299 Kg.

Integra Type R (DC2) '99 — MD TD SPOON
Tienda de componentes 75.000 Cr.
Obtenido en —
Potencia Inicial/Final 220CV. / 324CV.
Peso inicial/Final -- / --

S2000 Race Car '00 — MD TT SPOON
Tienda de componentes 200.000 Cr.
Obtenido en —
Potencia Inicial/Final 315CV. / 388CV.
Peso inicial/Final 1050 Kg. / 1050 Kg.



S2000 GT1 '04 — MD TT AMUSE
Tienda de componentes 250.000 Cr.
Obtenido en —
Potencia Inicial/Final 510CV. / 584CV.
Peso inicial/Final 1180 Kg. / 1180 Kg.

GENKI HYPER SILVIA R32 (D1GP) '04 — MD TT HKS
Tienda de componentes 200.000 Cr.
Obtenido en —
Potencia Inicial/Final 483CV. / 620CV.
Peso inicial/Final 1130 Kg. / 1096 Kg.

Skyline GT-R N1 V-spec (R34) '00 — 4X4 MINE'S
Tienda de componentes 200.000 Cr.
Obtenido en —
Potencia Inicial/Final 600CV. / 855CV.
Peso inicial/Final 1340 Kg. / 1299 Kg.

Asparadrink RX7 (JGTC) '04 — MD TT RE AMENIYA
Tienda de componentes 500.000 Cr.
Obtenido en —
Potencia Inicial/Final 310CV. / 654CV.
Peso inicial/Final 1100 Kg. / 1100 Kg.

S2000 '00 — MD TT SALEEN
Tienda de componentes 85.000 Cr.
Obtenido en —
Potencia Inicial/Final 275CV. / 405CV
Peso inicial/Final 100 Kg. / 1100 Kg.

Celica SS-II (ZZT23t)'03 — MD TD TRIAL
Tienda de componentes 50.000 Cr.
Obtenido en —
Potencia Inicial/Final 283CV. / 369CV.
Peso inicial/Final 1140 Kg. / 1003 Kg.

Staff

Sonia Herranz Directora.
Abel Vaquero Director de Arte.
Alberto Lloret Redactor Jefe.
Daniel Acal, David Fraile Jefes de Sección.
Álvaro Menéndez Jefe de Maquetación.
Ruth Caravaca, Patricia Gamo,
Miriam Romero Maquetación.
Ana María Torremocha, María Jesús Arcones Secretarias de Redacción.
Colaboradores: Rubén Guzmán, Daniel Lara, Sonia Ortega, Juan Lara, Mercedes López, Francisco Javier Gómez, Ana Antelo, Rubén Herrero, Sergio Llorente (mapas), J. C. Ramírez (dibujos).
playmania@hobbypress.es

Edita AXEL SPRINGER ESPAÑA, S.A.
Directora General Mamen Perera.
Director de Publicaciones de Videojuegos Amalio Gómez.
Subdirector General Económico-financiero José Aristondo.
Director de Producción Julio Iglesias.
Coordinación de Producción: Ángel Benito.
Jefe de Distribución y Suscripciones Virginia Cabezón.
Departamento de Sistemas Javier del Val.

PUBLICIDAD
Director Comercial: José E. Colino.
Directora de Publicidad: Mónica Marín
Jefes de publicidad Gonzalo Fernández y Beatriz Azcona
Coordinación de Publicidad: Mónica Saldaña,
C/ Los Vascos, 17 3ª Planta. 28040 Madrid.
Tlf. 902 11 13 15 Fax. 902 11 86 32

REDACCIÓN
C/ Los Vascos 17, 2ª Planta. 28040 Madrid.
Tlf. 902 11 13 15 Fax. 902 12 04 48
SUSCRIPCIONES
Tlf. 902 540 777
DISTRIBUCIÓN
DISPAÑA. C/ Orense 12-14, 2ª planta. 28020 Madrid. Tlf. 91 417 95 30
Portugal: Johnsons Portugal.
Rua Dr. José Apirito Santo, Lote 1 - A.
1900 Lisboa. Tlf. 837 17 39 Fax: 837 00 37.

DISTRIBUIDORA PARA AMÉRICA
HISPAMEDIA, S.L.
C/ Aragón, 208, 3º-2ª
08840 Barcelona, España. Tlf.:934544815
Argentina: York Agency, S.A.
México: Pernas y Cía, S.A de C.V.
Venezuela: Distribuidora Continental.

TRANSPORTE: BOYACA. Tlf. 91 747 88 00
IMPRIME: RUAN
C/ Francisco Gervás, 12. Alcobendas (Madrid)
Depósito Legal: M-2704-1999
Edición: 7/2005

Printed in Spain

Publicación controlada por OJD

Esta revista se imprime en Papel Ecológico Blanqueado sin Cloro.



Suplemento realizado por el equipo Play2Manía



Esta guía se regala conjunta e inseparablemente con Play2Manía nº 76